

FILATELISTUL FEROVIAR

BULETIN INFORMATIV AL
ASOCIATIEI FILATELISTILOR FEROVIARI DIN ROMANIA

Nr. 52 (3 / august 2008)

Apare trimestrial

**POSTA PRINCIPATULUI MOLDOVA - CENTENARUL LINIEI
SATU MARE - MÁTÉSZALKA - "ORIENT EXPRESS" - ALTE
ASPECTE ALE FRANCATURILOR MECANICE - PETRU
RAREȘ ȘI MASONERIA - RECORDURI FERROVIARE DE
VITEZĂ - ALTE RUBRICI OBISNUITE ÎN CUPRINS**

IMPRESII DE LA "E F I R O 2008"

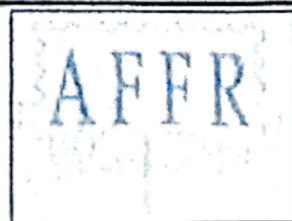


**CARTOFILIA ȘI DEZAS-
TRELE RĂZBOIULUI
PREZENTATE DE PROF.
HELMUT KULHANEK**

**DIPLOMA ȘI
MADALIA EFIRO 2008
ACORDATE A.F.F.R.**



**90 DE ANI DE
LA CONSTITU-
IREA A.G.I.R.
PREZENTARE DE
ING. MARIUS
MIHĂIȚĂ**



Sediul: str. Râpa Galbenă nr. 12 -

Clubul Salariaților CFR - 700128 IASI

Asociația are personalitate juridică acordată prin hotărârea
Tribunalului Județean Iasi cu nr. 15 / PJ / 24 martie 1997

EFIRO 2008

**Seria de mărci
poștale emise de
Poșta Română
cu ocazia unicului
eveniment filatelic
organizat până în
prezent în țara
noastră - expoziție
filatelică mondială**

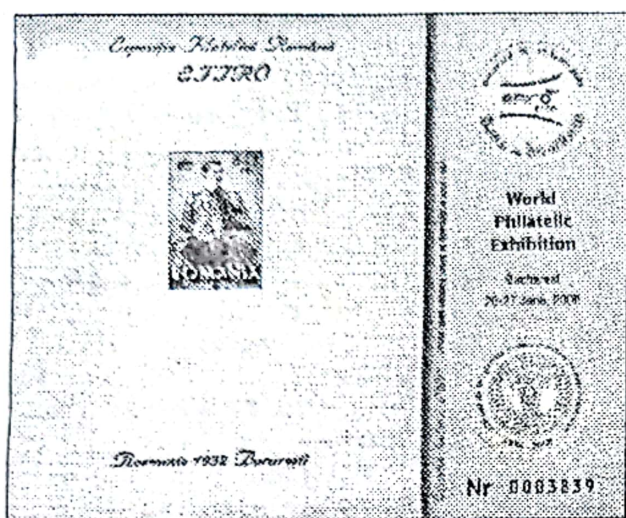


**Dintr-o utilă
fabrică de zahăr
după război au
rămas ruine -
obiectiv care a
delimitat și linia
frontului de
unde a început
eroismul tru-
pelor române
din primul
război mondial**



**Obişnuitul auto-
mor care circulă pe
multe linii de cale
ferată din Ungaria
care ar putea
ajunge și la Satu
Mare după aniver-
sarea centenarului
liniei Mátészalka -
Satu Mare prin
redeschiderea
acestei linii**

EFIRO – 2008



Așteptată cu emoții mari atât de organizatori cât și de către colecționari, Expoziția Mondială Filatelice EFIRO – 2008 și-a deschis ușile pavilionului 15 de la centrul expozițional Romexpo din București la 20 iunie 2008.

Este cunoscut că expoziția a fost organizată cu ocazia aniversării a 150 de ani de la emiterea primei mărci postale românești, celebrul „Cap de Bour” la 1 iulie 1858 în Principatul Moldovei, la Iași când încă nu se declarase Unirea Principatelor.

EFIRO 2008 este prima expoziție mondială filatelice organizată în România și sunt explicabile emoțiile organizatorilor, a colecționarilor și a vizitatorilor. A fost organizată de către Compania Națională Poșta Română în colaborare cu Federația Filatelice Română sub Înaltul Patronaj al Președenției Românei, al Federației Internaționale de Filatelie (F.I.P.) și al Asociației Internaționale a Jurnaliștilor Filatelici (A.I.J.P.).

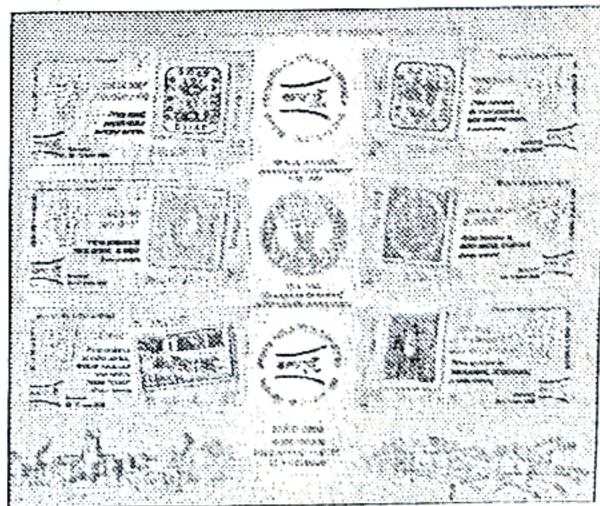
La o asemenea aniversare de amploare a avut loc în primul rând deschiderea oficială prin cuvintele adresate invitaților la ceremonie de către reprezentanții organizatorilor, reprezentanții oficialităților române și a organismelor filatelice internaționale. Au fost invitați diplomați ai ambasadelor, a sponsorilor, ai federației filatelice și asociațiilor filatelice din țara noastră precum și din alte țări. După ceremonia de deschidere am pătruns în imensul spațiu în care au fost expuse colecțiile și exponatele participanților. Imi este greu să redau detalii și voi încerca să prezint unele aspecte care să formeze o imagine despre expoziție celor care nu au

avut ocazia s-o viziteze. Cei care au vizitat-o își au impresiile și aprecierile proprii, în raport cu preferințele.

În primul rând sunt impresionate exponatele de la „Curtea de Onoare” unde s-a admirat selecțiuni din primele emisiuni de mărci postale din lume din Marea Britanie din colecția Majestății Sale Regina Elisabeta a II-a, din primele emisiuni din Brazilia și Italia, matritele cu care s-a realizat prima emisiune „Cap de Bour” din patrimoniul Muzeului Național Filatelic. Impresionat, emoționat, cu fiori am privit scrisoarea recomandată descoperită în ruinele Hiroșimei după explozia bombei nucleare din 6 august 1945, care este montată într-o casetă specială pentru că mai are urme de radiații. Scrisoarea este în patrimoniul Federației Filateliștilor din Germania.

Cu admirație deosebită am privit exponatele de la „Clasa invitaților speciali” unde au fost expuse 4 colecții românești iar la „Clasa invitați” semnez cu plăcere, exponatul domnului Cristian Scăiceanu – directorul adjunct al Muzeului Național Filatelic care onorează Asociația Filateliștilor Feroviari din România a cărui membru este.

Exponate valoroase au fost la „Clasa campioanelor” și la „Filatelia tradițională” la această din urmă fiind o subclasă națională cu 11 exponate cu piese filatelice începând cu primele emisiuni de mărci postale moldovenești și românești. De aici intrai în enormitate – și spun aceasta pentru că nu am avut ocazia să vizitez o expoziție filatelice cu un asemenea statut – mondială ! Nu aș putea face o descriere amă-



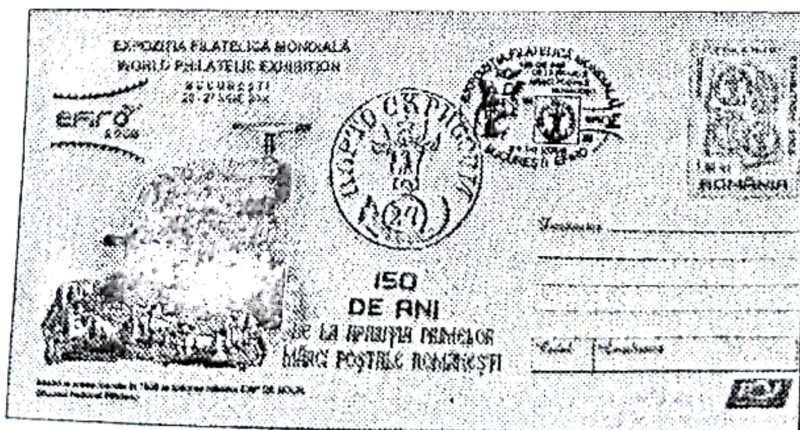
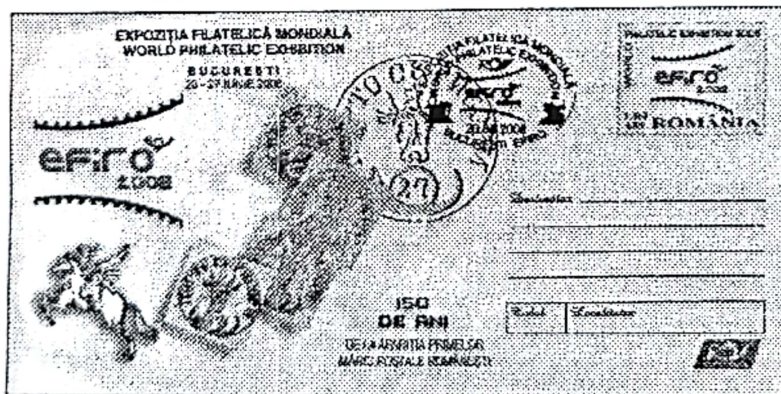
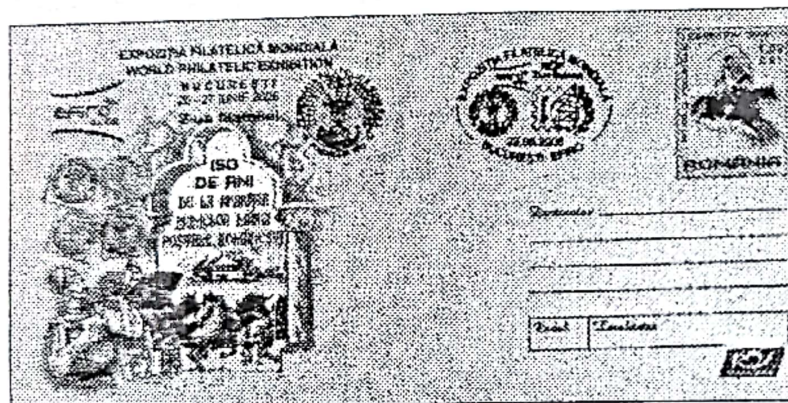
nunțită dar apelând la unele date sper să redau aprecierea făcută. La toate clasele competiționale stabilite prin regulamentul expoziției au fost prezentate 831 exponate cu 3.723 fețe de panou ale colecționarilor din 74 de țări. Cele mai multe exponate au fost din Statele Unite ale Americii – 48, Spania – 45, Germania – 30, Marea Britanie – 25, Grecia – 23, Italia 20. Din țara noastră au fost prezentate 80 de exponate. Persoane care au mai avut ocazia să viziteze expoziții filatelice mondiale din alte țări, apreciază că EFIRO 2008 a fost o expoziție printre cele mai mari având în vedere numărul total de panouri – a doua expoziție ca mărime organizată până acum în lume! Marea majoritate a exponatelor erau pe 5 fețe a panou, un număr

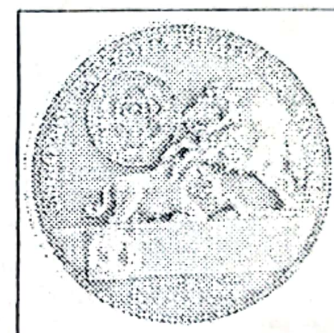
mare cu 8 fețe de panou și multe și cu o față de panou la clasa respectivă.

Am reușit să identific și să privesc în decursul celor două zile cât am vizitat expoziția, 3 exponate cu tematică feroviară cu text în limba franceză și engleză. Urmărind tratarea subiectului am urmărit și piesele filatelice care ilustrau textul. În primul rând sunt mărcile poștale cu tematică feroviară emise de diferite administrații poștale până prin anul 1915, vechi și valoroase prin raritate. Foarte multe plicuri cu francaturi diferite efectiv circulate prin toată lumea, cu mărci vechi sau mai noi. Nu lipseau mărcile poștale cu erori evidente, unele pe plicuri circulate, erori despre care la noi se cunosc mai puțin fiind din alte țări. Apreciate în exponate sunt

și documentele poștale sau ale administrației feroviare originale cu subiect adecvat, care aduc un plus de informații și care dau dovada unui studiu și cunoștințe filatelice profunde ale expozantului. Alături de acestea se regăsesc c.p.i. și maxime realizate în decursul anilor precum și ștampile și piese ocazionale care au marcat momente din activitatea feroviară. Iar toate aceste piese sunt armonios amplasate în tratarea capitolelor și subcapitolelor. Și ca dovadă că exponatele care au fost prezentate la expozițiile anterioare care le-au dat dreptul să participe la una mondială, sunt mereu îmbunătățite, apar și piese recent apărute, încadrate în tratarea subiectului. Am prezentat aceste observații personale care consider că sunt cunoscute de colecționarii care expun permanent, pentru cei care nu prea au curajul să expună, fie ca o idee a ceea ce trebuie să-și procure ca piese pentru compunerea unui exponat. Cred că nu greșesc când spun că este puțină diferență când achiziționezi piese pentru o colecție sau pentru un exponat tematic.

Cu încântare am întâlnit și o parte din exponatele membrilor asociației noastre și care au obținut aprecieri frumoase din partea juriului pe care le voi prezenta extrăgându-le din palmaresul expoziției:





- Gheorghe Vasiliu – „România – ștampile de cenzură”, 5 fețe de panou – diplomă în rang de argint mare

- Ioan Catană – „România – ștampile feroviare 1870 – 1905”, 5 fețe de panou – diplomă în rang de vermeil

- Ioan Catană – „Ștefan cel Mare și Sfânt”, 5 fețe de panou (clasa open) – diplomă în rang de argint

- Călin Marinescu – „Cenzura poștală militară din România în perioada 1914 – 1940” (clasa literatură) – diplomă în rang de argint

- „Filatelistul Feroviar” – buletin al Asociației Filateliștilor Feroviari din România (clasa periodice, reviste) – diplomă în rang de bronz.

Adresăm din toată inima felicitări membrilor A.F.F.R. care au obținut asemenea distincții dorindu-le succese în continuare în toate preocupările care le au precum și în cele de colecționari.

Ocupându-mă cu redactarea buletinului „Filatelistul Feroviar” sunt încântat pentru aprecierea acordată publicației asociației într-o competiție de nivel mondial. Și spun aceasta după ce am vizitat standul unde au fost expuse multe publicații periodice din diferite țări. Reviste ale unor federații filatelice naționale sau ale unor asociații filatelice din unele țări sunt realizate în format A4, foaie de calitate, cu multe ilustrații la materialele prezentate și complet color, dând dovada că se dispune de posibilități financiare substanțiale.

Meritele pentru realizarea buletinului asociației revine tuturor colaboratorilor atât prin

materialele publicate cât și prin alte acțiuni cărora le adresez cu deosebită considerație

– FELICITĂRI ! Nominalizez ca întotdeauna fără a se considera o ierarhizare și sunt înțeles de cei care nu se regăsesc, că au o contribuție la acest rezultat: prof. Helmut Kulhanek – Germania, ing. Radu Bellu – Brașov, ing. Călin Marinescu – București, ing. Mircea Pătrășcoiu – București, ing. Tiberiu Lörincz – Satu Mare, Aurel Maxim – Iași, Jim Ballantyne – Marea Britanie, ing. Petre Covacef – Constanța, Mircea Ursac – Canada, Șerban Lacrițeanu – București, ing. Paul Mihailovici – Iași.

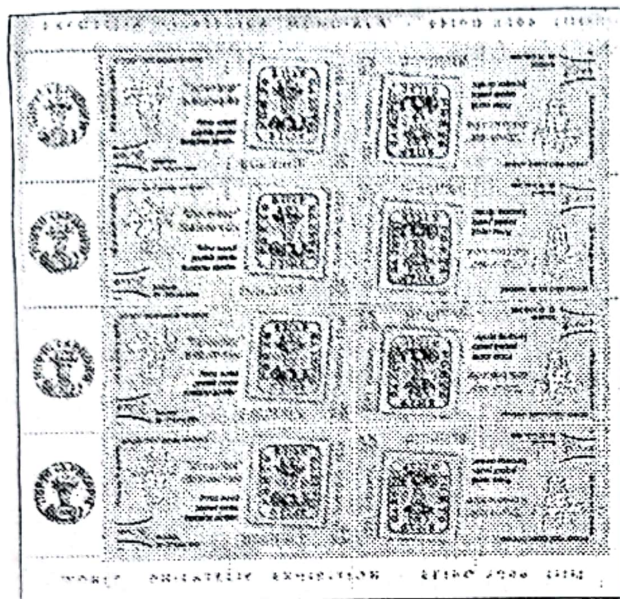
Dorim ca în continuare prin contribuția colaboratorilor să menținem și să îmbunătățim conținutul buletinului „Filatelistul Feroviar”. Merite deosebite și felicitări adresez domnilor ing. Tiberiu Lörincz și Eduard Marta care au participat efectiv la montarea și demontarea panourilor cu exponate la EFIGO 2008 și au făcut și serviciul de ghid și supraveghere în perioada cât a fost deschisă expoziția pentru vizitare de la 20 la 27 iunie 2008.

Împreună cu relatările colegilor de asociație sperăm să redăm o imagine a ceea ce a fost „EFIGO 2008” – Expoziția Mondială Filatelica de la București din iunie 2008 (ilustrarea relatărilor despre expoziție este realizată de ing. Marius Mihăiță - București).

FELICITĂRI organizatorilor și tuturor celor care au contribuit la realizarea acestei memorabile manifestări în filatelia românească !

ing. Gabriel MĂRGINEANU – Iași

Impresii-impresii de la EFIRO 2008



Așteptată de mult timp, Expoziția Mondială Filatelica EFIRO 2008 desfășurată la București în perioada 20 - 27 iunie 2008, a fost un real succes !

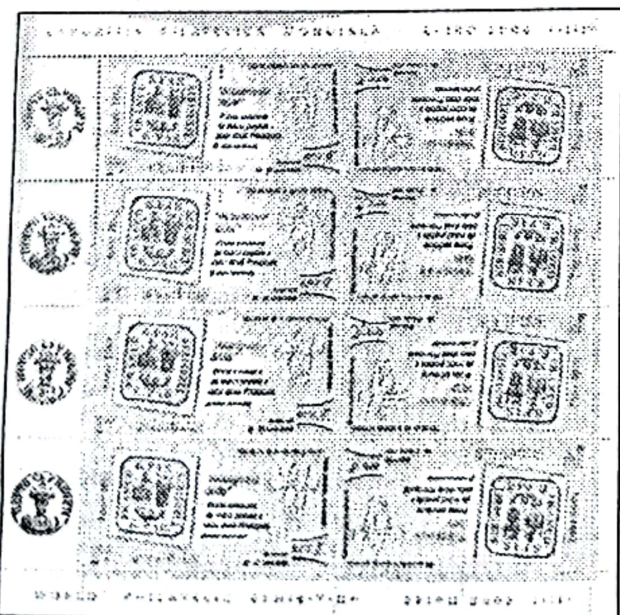
Acest lucru este bine-venit pentru imaginea României în lume și putem considera, un mare pas al filateliștilor români în afirmarea pe plan internațional ceea ce cred că este deja bine-știut.

Deși primele trei locuri au fost cucerite de colecționari din alte țări – Marele Premiu Internațional de Mark Lorentzen din SUA cu „Across the Danish Border”, Marele Premiu Național de Joseph Hackney din Marea Britanie cu „Classical Romania” incluzând și cel mai scump ziar din lume „Zimbrulu și Vulturulu”

francat cu 8 „Cap de Bour” (porto – gazetei) și Marele Premiu EFIRO 2008 de Sayeed „India 1852-55, The Scinde District Dawk, Lithograph Issues & Usages”, numărul mare de premii acordate, 172 de medalii de aur și distincții speciale, dintr-un număr de peste 800 de colecții participante, arată seriozitatea cu care fiecare participant a venit la concurs și dificultatea luării deciziilor celor 54 de membri ai juriului în acordarea premiilor. Incontestabil, luarea deciziei de acordare a premiilor a fost foarte grea, calitatea exponatelor fiind foarte bună !

Trebuie amintite în primul rând exponatele de la Curtea de Onoare unde se putea admira o parte din colecția Majestății Sale Regina Elisabeta a II-a a Marii Britanii, primul timbru din lume „Black Penny” (6 mai 1840), scrisoarea de la Hiroshima, faimosul timbru „Capul Bunei Speranțe” (scrisoare datată 26 mai 1861), eroarea de culoare din colecția lui Joseph Hackney, matrițele primelor mărci poștale românești „Cap de bour” (1 iulie 1858) din patrimoniul Muzeului Național Filatelic, colecția Toscana a lui Saverio Imperato, emisiunea braziliană de mărci poștale „Ochi de bou” din colecția Luis Alemany Indarte.

Se poate discuta mult despre aceste exponate unice în lume, dar doresc să amintesc și despre importanța exponatelor din „Clasa invitaților speciali” unde Academia Română a prezentat colecția Cantacuzino (20 de fețe de panou) și colecția Docan, iar Muzeul Național Filatelic – colecția Dengel (10 fețe de panou).

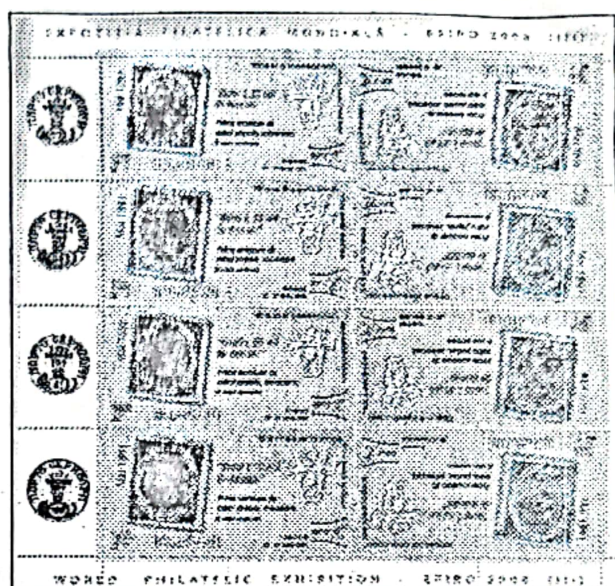


Admirând aceste exponate am realizat cât de importanta este filatelia românească.

Parcurgând în continuare expoziția, cred că ar fi fost imposibil să te oprești în fața fiecărui panou și am ales să mă opresc mai ales în fața panourilor cu tematică feroviară cu exponate aparținând colecționarilor Delacy Yannick din Belgia (8 fețe de panou), Pocock Derek din Australia (5 fețe de panou), Levandovskiy Valentin din Rusia (8 fețe de panou) și Sparis Dimitrios din Grecia (o față de panou). Toate exponatele au fost deosebite, dar cel din Rusia m-a impresionat cel mai mult, fiind cu piese din perioada imperiului țarist și anume, din perioada anilor 1852-1917.

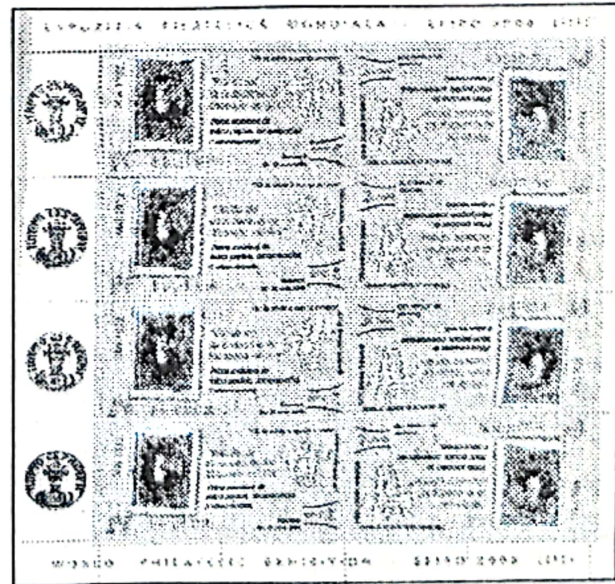
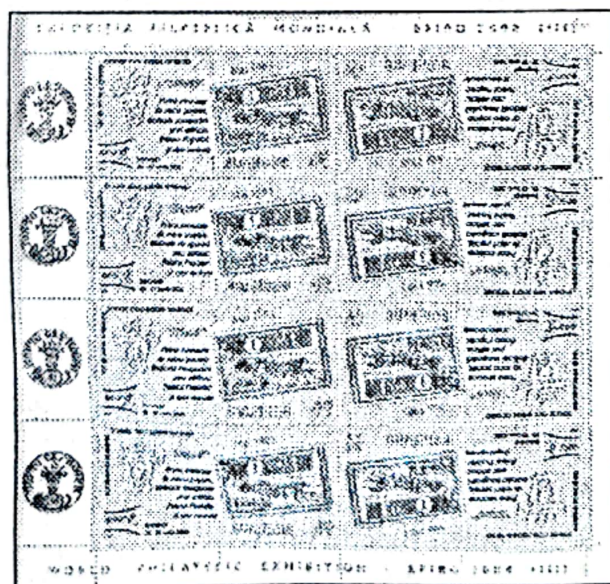
Au fost multe exponate care meritau atenția, așa enumera cele ale colecționarilor Gomez Agüero și Jimenez Jose Pedro din Spania despre corespondența aeră recuperată din catastrofe aviatice produse pe teritoriul spaniol între anii 1920-1933, Tillman Melvin din Marea Britanie cu exponate ale poștei transatlantice din America de Sud în Europa în anul 1880, Katuric Jelisaveta din Muntenegru cu exponate din poșta marină austro-ungară în perioada 1914-1918. Bineînțeles, ar trebui amintite toate exponatele, fiecare dintre ele având ceva interesant de prezentat. Eu m-am oprit doar la câteva.

Am văzut foarte mulți copii care au venit însoțiți de părinții lor, lucru notabil și în același timp, laudabil. Am admirat cu câtă sete de cunoaștere priveau copiii fiecare expонат, explicat cu mare răbdare de părinți. Și asta la întâmplare pentru că în expoziție nu exista vreun panou indicator care să te orienteze spre anumite sectoare de expunere. Dacă nu aveai cata-



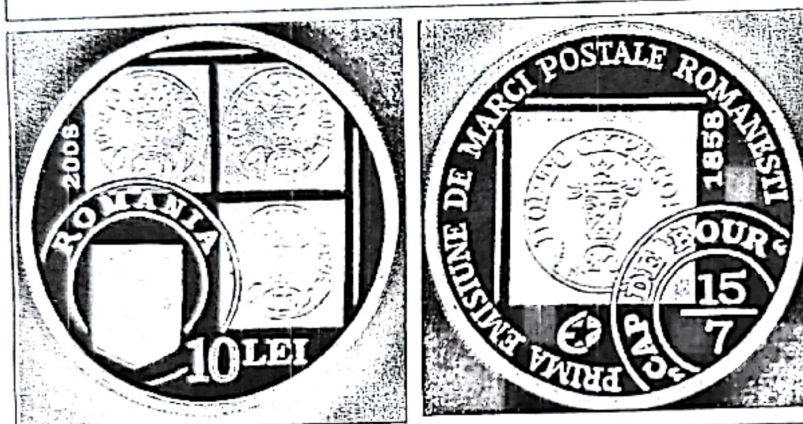
logul (deloc ieftin - 35 lei!) nu reușeai să te orientezi în teren, panourile nu erau puse într-o anumită ordine, ușor de găsit. Din acest punct de vedere cred că expoziția s-a adresat mai mult juriului și nu vizitatorilor. Cred că se puteau tipări buletine informative distribuite gratuit ridicând astfel nivelul de interes al marelui public. Mi-aș fi dorit ca expoziția să aibă un rol mai degrabă formativ decât unul informativ.

În sala destinată dealerilor și Administrațiilor Poștale, în primul rând nu toate standurile au fost deschise, cu regret am contatat lipsa standurilor argentinienilor, chineze, indieni, marocane, rusești, suedeze, deși acestea au fost amintite în catalog ca participante. După primele zile deja plictiseala a devenit mare, unele dintre standurile deschise și-au redus programul considerând, poate că nu este necesar să stai tot





Medalia emisă de Romfilatelia



Medalia bătută de Banca Națională a României

timpul acolo. Plictiseală mare, exceptând primele zile de la deschidere, a fost și în standul

Poștei Române dar nu și în zona amenajată tot de Poșta Română pentru copii unde era mare veselie și bună-dispoziție. „Spioanele” și „Pro-fesorul trăsni” au fost foarte apreciate de cei mici. Au fost și cărți poștale ilustrate specifice celor mici. FELICITĂRI!

Cu prilejul acestui mare eveniment Poșta Ro-mână a emis 9 plăcuțe (și stampila adecvată fiecăruia), Romfilatelia a emis pe lângă cele 7 serii (una în fiecare zi a expoziției, cu stampila de „prima zi”), albume, mape, a emis și o medalie de argint de 27 g, 37 mm diametru în 300 de exemplare, creația artistului Octavian Ioan Penda iar Banca Națională a României (la data de 5 mai 2008) a bătut o medalie de argint de 31,103 g, 37 mm diametru în 1.000 exemplare

În încheiere pot spune - EFIRO 2008 a fost un real succes !

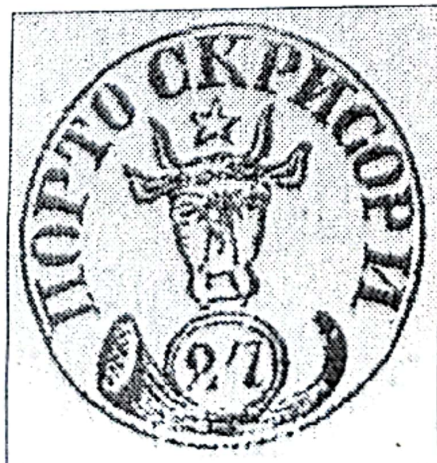
ing. Marius MIHĂIȚĂ -
București

EFIRO 2008 – impresii personale

Despre EFIRO 2008 s-au scris înainte de expoziție, în perioada expoziției și după expoziție, articole în ziare, reviste cu titluri care spun multe. Câteva: „A început EFIRO 2008”, „Expoziția Filatelice Mondială EFIRO 2008”, „Cea mai importantă manifestare filatelice din istoria României reunește la Complexul Ro-

mexpo valoroase colecții din 74 de țări”, „Înălți demnitari de stat, specialiști în filatelie și sute de pasionați colecționari de mărci poștale au asistat la inaugurarea EFIRO 2008”, „Piese filatelice naționale expuse pe 277 de panouri, au fost recunoscute prin 80 de medalii de aur, vermeil, argint, și bronz la EFIRO 2008”, „București – capitala mondială a filateliei”, „Tradiția EFIRO”.

Impresii personale ale unui filatelist care a fost prezent 12 zile în miezul evenimentelor rămân o amintire autentică, plăcută. Am avut onerea și plăcerea de a participa la montarea și demontarea exponatelor, iar în perioada 20 – 27 iunie 2008 ca ghid pentru îndrumarea vizitatorilor. În semn de apreciere pentru activitatea mea cu această ocazie am primit o plachetă de



bronz pe lemn de mahon, cu semnătura domnului Gabriel Mateescu – președintele Comitetului de Organizare. Deviza expoziției „time goes by, stamps remain - timpul trece, timbrele rămân” - o deviză foarte reușită, rămâne valabilă și după EFIRO 2008. Pentru mine a fost un eveniment care a confirmat încă odată frumusețea acestui hobby, această pasiune nobilă de a colecționa mărci poștale, acele mici petece de hârtie viu colorate, care se lipesc pe scrisori sau se pun în clasoare cu penseta, se studiază atent cu lupa, care dau o deschidere spre lume! O concluzie personală: merită să te dedici și în continuare filateliei și în epoca internetului. Colecționarul este un om fericit mai ales când reușește să procure o piesă filatelică mult dorită, s-o pună în clasorul propriu, dar și când participă sau a vizitat expoziția filatelică EFIRO 2008.

Am avut plăcerea ca la montarea exponatelor să am în mână și să privesc atât de aproape piese filatelice rare, deosebite: pany black, pany rosse, pany red, cap de bour de diferite valori, istorie poștală, documente filatelice și poștale vechi, filatelie tematică, întreguri poștale, maxime.

Și tematica mea preferată de colecționare, cea feroviară, a fost prezentă cu un exponat cu conținut bogat pe 8 fețe de panou care a prezentat istoria transporturilor pe calea ferată prin timbre, colițe, c.p.i., plicuri ocazionale, maxime.

Un filatelist are prilejul poate o singură dată în viață să prindă o expoziție mondială de genul EFIRO. Primul EFIRO a fost în anul 1932 sub patronajul Majestății Sale Regele Carol al II-lea, cel de acum din 2008, sub patronajul Președintelui Traian Băsescu și urmează cel din 2058!

Catalogul Expoziției în cele 210 de pagini prezintă prin text și ilustrație: comisia de organizare, comisarii și juriul expoziției, piesele expuse la curtea de onoare, lista exponatelor pe clase competiționale, lista exponatelor pe țări, premiile speciale, premiile și medaliile EFIRO, regulamentul special al expoziției, agenda expozi-

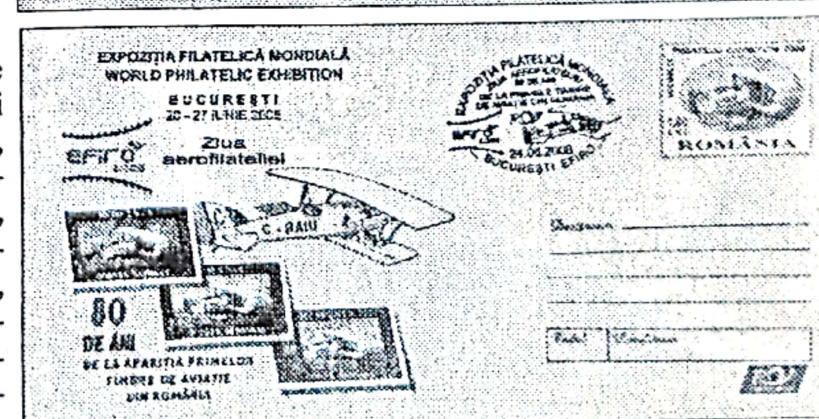
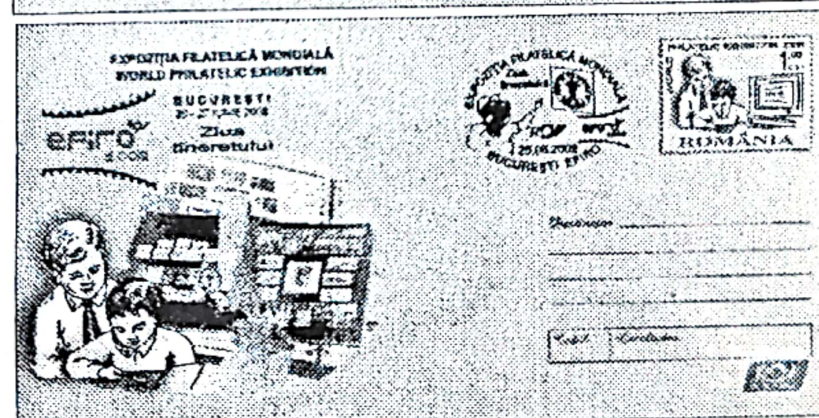
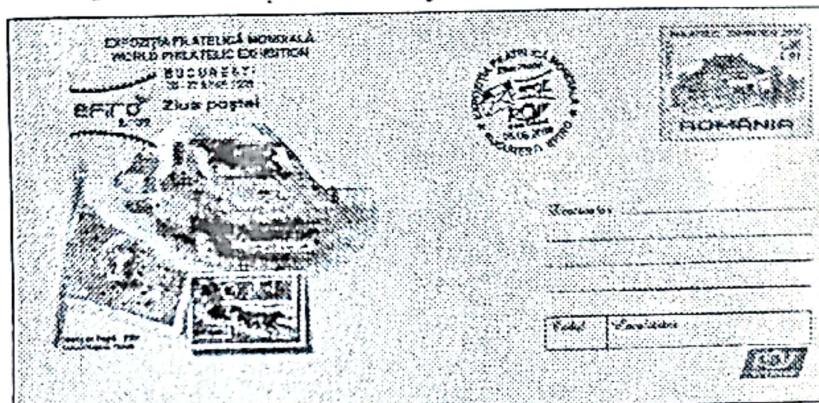
ției pe zile între 20 -27 iunie 2008, evocări de la EFIRO din 1932.

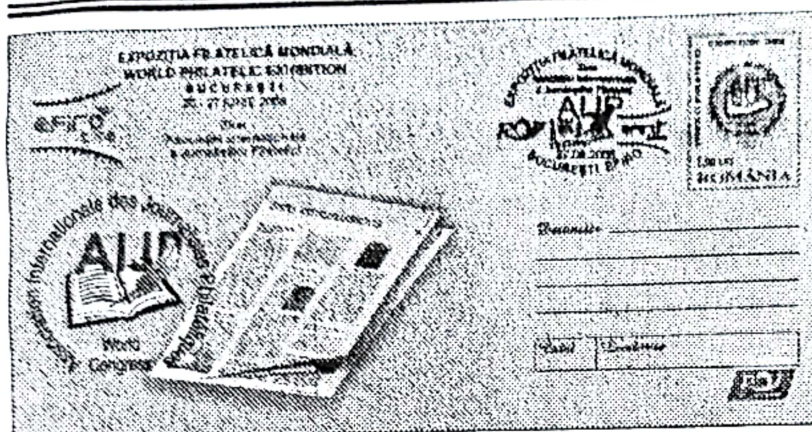
Catalogul cu palmaresul spun multe despre amploarea expoziției. Au fost apreciate 830 de colecții din 14 clase competiționale, cu 750 de medalii.

Marele Premiu Național EFIRO 2008 a fost acordat exponatului „Clasical Romania” a domnului Joseph Hackmey, colecție în care era expus și renumitul ziar „Zimbrul și Vulturul” francat cu 8 mărci poștale „Cap de Bour” de 5 parale.

Marele Premiu Internațional EFIRO 2008 s-a acordat colecției „Accross the Danish Border” a lui Mark Lorenstzen din SUA.

Marele Premiu EFIRO 2008 a fost acordat lui Mahomed Sayeed din India pentru expona-





tul „India, 1852 – 1855 Scidne District Damk, Litograf, Issue and Usager”

În cadrul expoziției s-au acordat în total: 45 medalii de aur mare, 128 medalii de aur, 160 de medalii de vermeil, 102 medalii de argint mare, 75 medalii de argint, 37 medalii de bronz argintat, 32 medalii de bronz.

toric, la ceas aniversar, cu tradiție în istoria filateliei românești !

FELICITĂRI ROMÂNIEI ! - ea va rămâne un reper permanent pe harta filateliei mondiale.

ing. LÖRINCZ Tiberiu – Satu Mare

La clasa competițională destinată administrațiilor Poștale / Companiilor emitente de timbre în cadrul UPU au fost acordate:

medalie de bronz pentru Romfilatelia – România

medalie de argint pentru Australia Post – Australia

medalie de aur pentru Philapost – Franța

În afara claselor de concurs Poșta Română a oferit medalii „EFIRO 2008” exponatelor din cadrul Curții de Onoare: Colecției Reginei Elisabeta II-a a Marii Britanii, Muzeului Național Filatelic și Federației Filatelice din Germania

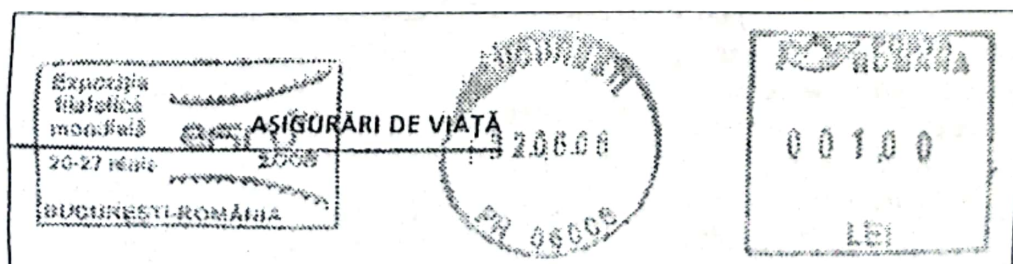
Au mai fost acordate medalii: Academiei Române, Arhivelor Statului din Iași, Muzeului Național Filatelic și domnului Cristian Scăiceanu și Titus Orădean pentru colecțiile prezentate în afara concursului.

FELICITĂRI comitetului de organizare, comisarilor, juriului !

FELICITĂRI expozanților, administrațiilor poștale prezente cu standuri cu piese și produse filatelice !

FELICITĂRI filateliștilor și vizitatorilor care au călcat pragul expoziției EFIRO 2008 în perioada 20 – 27 iunie 2008 !

FELICITĂRI tuturor instituțiilor și persoanelor care au contribuit într-un fel sau altul la buna desfășurare a acestui moment istoric.



Centenarul liniei de cale ferată Satu Mare – Mátészalka



Încă din 24 aprilie 1858 a fost dată în circulație linia de cale ferată Oradea – Pus-pökladány, linie care venea din Câmpia Ungariei. Primul oraș din Transilvania care a fost legat prin cale ferată de capitalele vest europene a fost Oradea devenind punct de plecare spre

centrul Transilvaniei, spre Dunăre și spre drumurile comerciale ale Orientului. O altă prioritate în Transilvania a fost construcția liniei de cale ferată Cluj – Oradea. În Parlamentul de la Budapesta încă din anii 1832 și 1836 a fost discutată „Legea Căilor Ferate” care la punctul 7 avea prevăzută construirea căii ferate Budapesta – Oradea – Cluj. Linia Cluj – Oradea a fost inaugurată la 7 septembrie 1870, linie care lega orașul Cluj, capitala Transilvaniei, de rețeaua drumului de fier ajunsă deja la granița țării.

Liniile secundare au fost construite ceva mai târziu. Așa s-a întâmplat și cu linia între Oradea – Valea lui Mihai inaugurată la 2 iulie 1887 și linia Debrecen – Valea lui Mihai – Carei – Satu Mare inaugurată la 25 septembrie 1871. Porțiunea de cale ferată Satu Mare – Halmeu făcea parte din traseul Debrecen – Valea lui Mihai – Satu Mare – Korolevo – Sighetu Marmăției în lungime totală de 220 km. Linia de cale ferată de interes local Satu Mare – Mátészalka a fost inaugurată la data de 1 august 1908.

În acea perioadă linia fiind pe teritoriul statului maghiar, MÁV-ul (Căile Ferate Maghiare înființate în 1869) a propus printre primele proiecte, construirea de căi ferate în zonă care pentru guvernul de la Budapesta aveau în primul rând un pronunțat caracter strategic și economic pentru că lega rețeaua căilor ferate maghiare de o serie de localități din Transilvania.

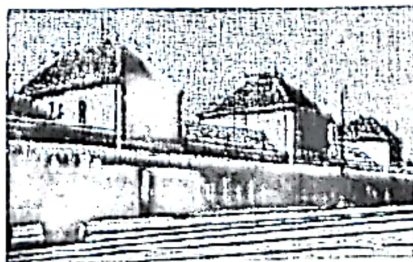
Linia Satu Mare – Mátészalka în lungime de 55 de km a fost construită într-un timp relativ scurt (cca 4 luni de zile) de către Soci-

etatea Căilor Ferate Locale Maghiare Satu Mare – Mátészalka, în baza art. 10 a Hotărârii Minis-teriale MÁV / 1908 de către firma Gre-gersen G și fiul. Linia urmează cursul râului Someș unind localitățile existente în zonă. Deși linia traversează o zonă de șes, la construcția ei au fost necesare multe lucrări de terasamente dar și realizarea de 81 de poduri și podețe dintre care cel mai lung a fost podul melatic cu deschiderea de 48 de m peste râul Crasna.

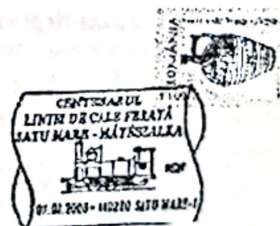
Începând din anul 1919 granița stabilită între Ungaria și România a împărțit această linie în două părți: calea ferată Mátészalka – Csenger care a rămas pe teritoriul Ungariei în lungime de 33 km, fiind exploatată și astăzi, stația Csenger fiind așezată pe frontieră. În anul 1920 a fost desființat tronsonul de 4 km ce lega stația Csenger de pe teritoriul Ungariei cu stația Cetatea Veche din România, iar porțiunea de linie Cetatea Veche la Satu Mare în lungime de 17 km a fost închisă pentru circulație până în anul 1972 când întreaga linie a fost desființată și demontată. Traficul de călători și marfă a fost preluat de linia de cale ferată Mátészalka – Carei. Pe teritoriul țării vecine linia funcționează în condiții normale și în zile noastre între stația Mátészalka – Csenger.

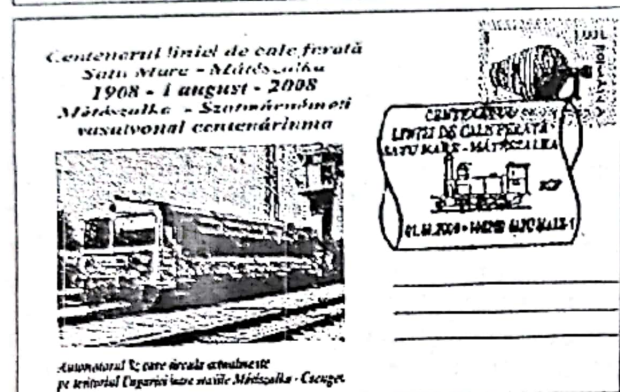
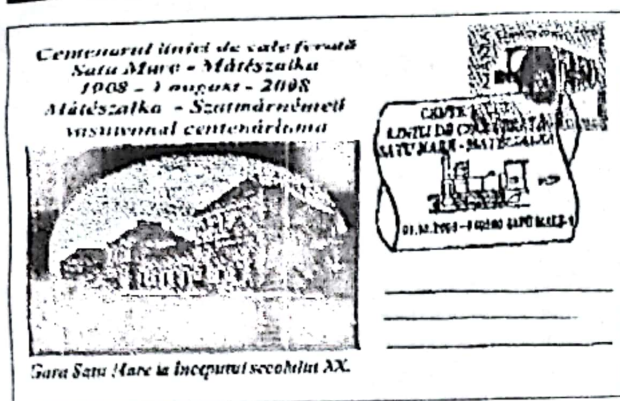
Momentul aniversar s-a materializat și din punct de vedere filatelic prin realizarea de către

Centenarul liniei de cale ferată
Satu Mare – Mátészalka
1908 – 1 august – 2008
Mátészalka – Szaundárnémeti
vasútvonal centenáriuma



Gara Satu Mare la începutul secolului XX.





subsemnatul în cadrul AFFR cu sprijinul financiar al conducerii regionale CFR Cluj:

- ștampilă ocazională
- 2 plicuri speciale aniversare - bilingve - dimensiuni obișnuite
- 2 plicuri speciale aniversare - bilingve - liliput
- carton filatelic aniversar - bilingv



Colegii filателиști feroviari din Ungaria. Au realizat o ștampilă complementară în limba maghiară care a fost aplicată pe plicurile ocazionale achiziționate de ei și la cererea mea pe o parte din plicurile ocazionale personale.

ing. LÖRINCZ Tiberiu - Satu Mare

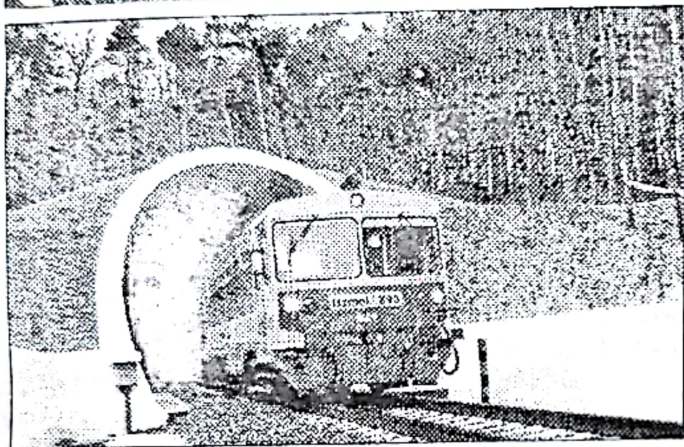
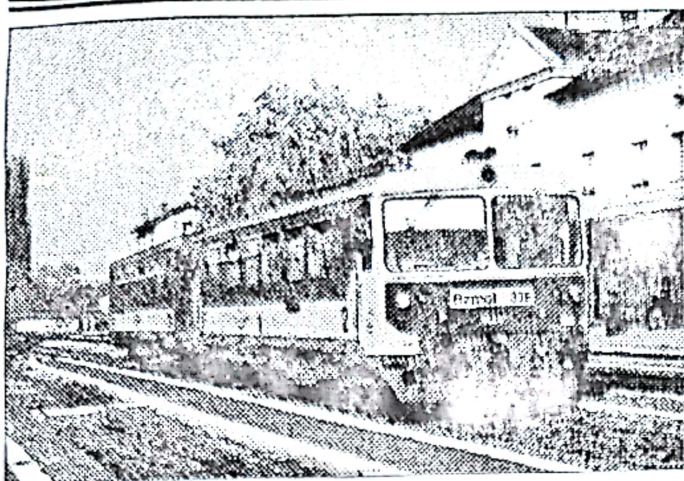
Manifestările aniversare prilejuite de centenarul liniei de cale ferată

Satu Mare - Csenger - Mátészalka

Din linia de cale ferată de odinioară dintre Satu Mare - Csenger - Mátészalka funcționează în condiții normale și astăzi pe teritoriul Ungariei porțiunea dintre stațiile Csenger - Mátészalka. Aniversarea centenarului liniei a fost sărbătorită fastuos pe data de 1 august 2008 de către MÁV - Regionala de cale ferată Debrecen în colaborare cu Consiliile Locale din localitățile Mátészalka și Csenger. În această zi un tren special compus din două automotoare INTERPICI dichisite cu ghirlande de flori a circulat între Mátészalka cu plecare la ora 11 și 15 minute și Csenger cu sosire la ora 12.

Programele aniversare s-au desfășurat de fapt în localitatea Csenger. Trenul special cu personalități MÁV, primari, presă, invitați a fost primit în stația Csenger cu fanfara și cu majorete de către primar și de oficialitățile locale și de o mulțime de locuitori veniți din împrejurimi. Au urmat discursurile oficialităților și programele artistice (poezie, cântece, dansuri populare, program de muzică de fanfară și majoretele).

Au luat cuvântul: primarii localităților Mátészalka și Csenger, directorul Regionalei Debrecen, invitații din România, subprefectul județului Satu Mare, viceprimarul municipiului



Satu Mare, domnul ing. Ioan Munteanu ca reprezentant al Regionalei CFR Cluj, alte personalități locale și ale MÁV-ului.

C.F.R. - ul a fost prezent la centenar ca invitați prin: șeful de Divizie Instalații - ing. Ioan Munteanu, șeful stației Satu Mare - ing. Vlad Grigore, ing. Cozmă Anton - șeful secției L și ing. Lörincz Tiberiu - instructor L de la Secția L 6 Satu Mare.

A urmat o vizită la Muzeul local Csenger care bineînțeles are și un salon de istorie feroviară cu exponate și piese vechi de la calea ferată: fotografii, schițe, cărți, instrucții vechi de specialitate, planșe vechi, felinare, instalații de siguranță, fanioane, uniforme feroviare de epocă adunate și expuse prin grija istoricului zonal de cale ferată, domnul Szabó Menyhert.

Momentul aniversar a fost oglindit cu articole ample în presa scrisă locală din Mátészalka și Satu Mare și cu interviuri și reportaje

Cele 2 c.p.i. sunt cu motorul seria Bzmot care circulă pe linia Mátészalka - Csenger realizate de firmele TOP KARD kido și respectiv Sygnatura Kft. - Budapesta

date în direct la televiziunea centrală și locală, posturile de radio locale.

În continuare, partea protocolară s-a consumat într-un mediu adecvat: masa festivă cu bufet suedez în local select bine ales pentru un asemenea moment aniversar, schimb de impresii și discuții libere între invitați și personalitățile locale, personalitățile feroviare, prilej de a lega relații amicale de durată, cadouri, mici atenții de protocol din partea feroviarilor CFR și MÁV, momente de destindere deplină și cu perspectiva pentru o colaborare în viitorul apropiat.

Printre piesele de protocol oferite din partea feroviarilor din România a figurat și o mapă ediție lux care conține istoricul liniei, piesele filatelice realizate cu această ocazie, plicuri filatelice speciale bilingve (2 plicuri format obișnuit și 2 plicuri liliput) și carton filatelic aniversar - toate piesele personalizate pentru acest moment festiv care au fost apreciate de cei prezenți.

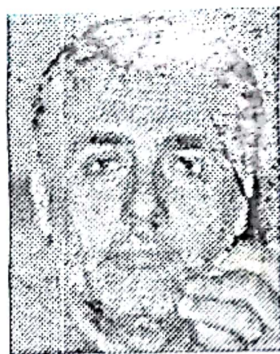
O latură plăcută pentru mine s-a consumat cu o zi în urmă, pe 31 iulie 2009 la Mátészalka, printr-o întâlnire amicală, strict filatelică de 4 ore cu domnul Parragh Péter - președintele grupării filatelice feroviare din Ungaria și el prezent la aniversare. La rândul lui a apreciat și savurat piesele filatelice realizate pentru centenar. Pe toate piesele achiziționate pentru filateliștii din Ungaria și la solicitarea mea, pe o parte din piesele filatelice proprii, s-a mai aplicat și o ștampilă complementară (aniversară) realizată pentru această ocazie de colegii din Ungaria.

Programul s-a încheiat cu un tur al localității Csenger cu opriri în punctele de importanță locală iar seara cu trenul special, retur Csenger - Mátészalka. Sunt sigur că toți cei prezenți la manifestare au rămas cu amintiri plăcute, păstrate în memorie sau cu aparatele foto și video.

ing. LÖRINCZ Tiberiu - Satu Mare

**AUTORII AU RESPONSABILITATEA JURIDICĂ CONFORM
LEGISLAȚIEI ÎN VIGOARE PENTRU CONȚINUTUL ARTI-
COLELOR, A OPINIILOR EXPRIMATE ÎN CELE PUBLICATE**

Asociația Generală a Inginerilor din România (A.G.I.R.) la 90 de ani de la înființare



Asociația Generală a Inginerilor din România (vom folosi în continuare inițialele) a fost înființată la 12 august 1918 în anul Marii Uniri, la puțină vreme după Pacea de la București din 7 mai 1918. Consiliul de administrație era alcătuit din 9 membri: Gheorghe Balș, Constantin Bușilă,

Tiberiu Ieremia, Alexandru Periețeanu, Ion Tzintzu, Mihail Florescu, Șerban Ghica, Alexandru Barbacioru, Mihail Manoilescu.

Primul președinte AGIR a fost ales Gheorghe Balș, iar vicepreședinte Constantin Bușilă și Tiberiu Ieremia, casier Ion Tzintzu, secretari: Șerban Ghica, Mihail Florescu, Mihail Manoilescu, acesta din urmă fiind rugat să îndeplinească în mod onorific și funcția de secretar general. Prin Decretul lege nr. 3800 din 21 decembrie 1918 publicat în Monitorul Oficial la 30 decembrie 1918 asociația este recunoscută ca "persoana morală și juridică".

Dar asociația ale inginerilor români au apărut încă din anul 1876 când s-a înființat asociația tehnico-inginerească numită "Societatea de Ingineri și Arhitecți". Totuși, cea dintâi asociație profesională durabilă a inginerilor români a fost "Societatea Politehnica" constituită în anul 1881 în prezența Regelui Carol I cu ocazia inaugurării căii ferate Buzău - Mărășești, prima cale ferată din România proiectată și exe-

Fig. 1



cutată de ingineri români. Cele două asociații și-au desfășurat activitatea în paralel până în anul

1949 când au fuzionat sub denumirea de Asociația Științifică a Tehnicienilor (A.S.T.). Aceasta a purtat consecutiv mai multe denumiri: între 1951-1961 Asociația Științifică a Inginerilor și Tehnicienilor (A.S.I.T.) care a fuzionat în anii următori cu Societatea Științelor Agricole precum și Asociația Subinginerilor și Conducătorilor de Lucrări. Din 1962 până în 1989 Asociația Științifică a Inginerilor și Tehnicienilor (A.S.I.T.) se numește Consiliul Național al Inginerilor și Tehnicienilor (C.N.I.T.).

Ultimul președinte interbelic al A.G.I.R. - Mihail Manoilescu (fost ministru de externe în anii '40 ai secolului trecut) autorul cărții "Teoria protecționismului" este considerat astăzi "bunicul economiștilor brazilieni", Brazilia fiind țara care în anul 2002, prin ambasadorul ei la București, recunoștea că "România ne-a oferit muniția intelectuală necesară pentru a câștiga batalia industrializării și a dezvoltării economice".

Din A.G.I.R. fac parte astăzi peste 5.000 de membri individuali organizați în aproape 40 de filiale, 17 societăți specializate, 29 de membri colectivi (asociații profesionale inginerești cu

personalitate juridică) și 35 de membri susținători (instituții și mari întreprinderi industriale). A.G.I.R. este membru național al Federației Mondiale a Organizațiilor Inginerești (F.M.O.I.)

Fig. 2, 3, 4, 5 și 6



Asociația Generală a Inginerilor din România (A.G.I.R.) la 90 de ani de la înființare



Asociația Generală a Inginerilor din România (vom folosi în continuare inițialele) a fost înființată la 12 august 1918 în anul Marii Uniri, la puțină vreme după Pacea de la București din 7 mai 1918. Consiliul de administrație era alcătuit din 9 membri: Gheorghe Balș, Constantin Bușilă,

Tiberiu Ieremia, Alexandru Periețeanu, Ion Tzintzu, Mihail Florescu, Șerban Ghica, Alexandru Barbacioru, Mihail Manoilescu.

Primul președinte AGIR a fost ales Gheorghe Balș, iar vicepreședinți Constantin Bușilă și Tiberiu Ieremia, casier Ion Tzintzu, secretari: Șerban Ghica, Mihail Florescu, Mihail Manoilescu, acesta din urmă fiind rugat să îndeplinească în mod onorific și funcția de secretar general. Prin Decretul lege nr. 3800 din 21 decembrie 1918 publicat în Monitorul Oficial la 30 decembrie 1918 asociația este recunoscută ca "persoana morală și juridică".

Dar asociația inginerilor români au apărut încă din anul 1876 când s-a înființat asociația tehnico-inginerească numită "Societatea de Ingineri și Arhitecți". Totuși, cea dintâi asociație profesională durabilă a inginerilor români a fost "Societatea Politehnică" constituită în anul 1881 în prezența Regelui Carol I cu ocazia inaugurării căii ferate Buzău - Mărășești, prima cale ferată din România proiectată și exe-

Fig. 1



cutată de ingineri români. Cele două asociații și-au desfășurat activitatea în paralel până în anul

1949 când au fuzionat sub denumirea de Asociația Științifică a Tehnicienilor (A.S.T.). Aceasta a purtat consecutiv mai multe denumiri: între 1951-1961 Asociația Științifică a Inginerilor și Tehnicienilor (A.S.I.T.) care a fuzionat în anii următori cu Societatea Științelor Agricole precum și Asociația Subinginerilor și Conducătorilor de Lucrări. Din 1962 până în 1989 Asociația Științifică a Inginerilor și Tehnicienilor (A.S.I.T.) se numește Consiliul Național al Inginerilor și Tehnicienilor (C.N.I.T.).

Ultimul președinte interbelic al A.G.I.R. - Mihail Manoilescu (fost ministru de externe în anii '40 ai secolului trecut) autorul cărții "Teoria protecționismului" este considerat astăzi "bunicul economiștilor brazilieni", Brazilia fiind țara care în anul 2002, prin ambasadorul ei la București, recunoștea că "România ne-a oferit muniția intelectuală necesară pentru a câștiga bătălia industrializării și a dezvoltării economice".

Din A.G.I.R. fac parte astăzi peste 5.000 de membri individuali organizați în aproape 40 de filiale, 17 societăți specializate, 29 de membri colectivi (asociații profesionale ingineresti cu personalitate juridică) și 35 de membri susținători (instituții și mari întreprinderi industriale). A.G.I.R. este membru național al Federației Mondiale a Organizațiilor Inginerești (F.M.O.I.)

Fig. 2, 3, 4, 5 și 6





Fig. 7 și 8



și are reprezentanți în Comitetul de Tehnologie al acestuia. Tot ca membru național A.G.I.R. face parte din Federația Europeană a Asociației Naționale a Inginerilor (F.E.A.N.I.) și din Consiliul său de administrație. A.G.I.R. a obținut acreditarea majorității facultăților tehnice din țară de către F.E.A.N.I. și ca urmare, conform Dării de seama asupra activității Biroului Executiv al Consiliului A.G.I.R. pe anul 2007, sunt 114 ingineri români care au obținut titlul de inginer european EURING. Dintre aceștia 12 ingineri români au obținut titlul în 2007 iar 2 sunt încă în lucru.

Prin implicarea directă a președintelui său prof. dr. ing. Mihai Mihăiță, din 1998 A.G.I.R. a inițiat înființarea Academiei de Științe Tehnice din România, iar Editura A.G.I.R. și-a reluat activitatea începută în 1918 și întreruptă în 1950.

De-a lungul timpului au fost emise o serie de mărci poștale, plicuri, monede, plachete, insigne și o parte dintre ele le voi prezenta în acest număr urmând ca alte piese să le prezentăm în numărul următor împreună cu alte informații despre activitatea A.G.I.R. având în vedere că pe 4 septembrie 2008 va avea loc la Iași adunarea festivă organizată cu ocazia aniversării a 90 de ani de la înființarea societății.

Fig. 9



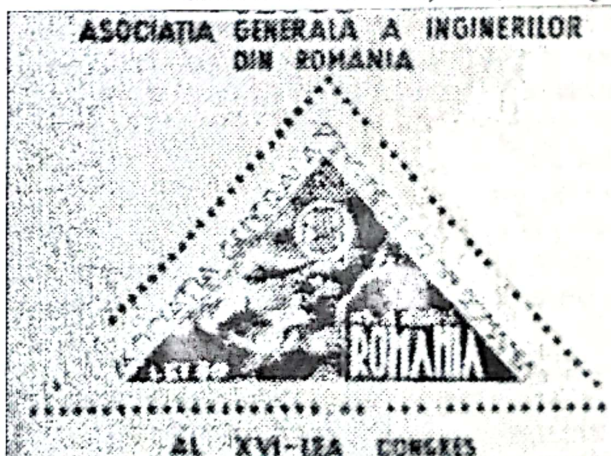
În încheiere aș dori să amintesc câteva impresii despre profesia de inginer aparținând lui Herbert Clarck Hoover (1874-1964) președinte al SUA între anii 1929 și 1933:

"Ingineria...este o mare profesie. Este fascinația de a vedea cum o plasmuire a imaginației se transformă cu ajutorul științei într-un plan pe hârtie. Ca apoi să se materializeze în piatră, metal și energie. Ca apoi să creeze locuri de muncă și locuințe pentru oameni. Ca apoi să ducă la creșterea standardului de viață și la sporirea confortului. Acesta este înaltul privilegiu al inginerului.

Marea responsabilitate a inginerului în comparație cu cei de altă profesiune este că operele lui se află sub văzul tuturor. Acțiunile sale se concretizează pas cu pas, în material palpabil. El nu-și poate îngropa greșelile ca medicul. El nu le poate face nevăzute și dă vina pe judecător ca avocatul. El nu-și poate ascunde erorile cu pomi și iederă ca arhitectul. El nu poate ca politicianul, să-și ascundă lipsurile dând vina pe opoziție sperând că oamenii vor uita. Inginerul, pur și simplu, nu poate nega ca el a făcut-o. Dacă lucrarea nu este bună, e condamnat.

Pe de altă parte, spre deosebire de medic, viața sa nu se scurge între oameni slabi. Spre deosebire de militari nu distrugerea este scopul vieții lui. Spre deosebire de avocat, nu-și câștigă

Fig. 10



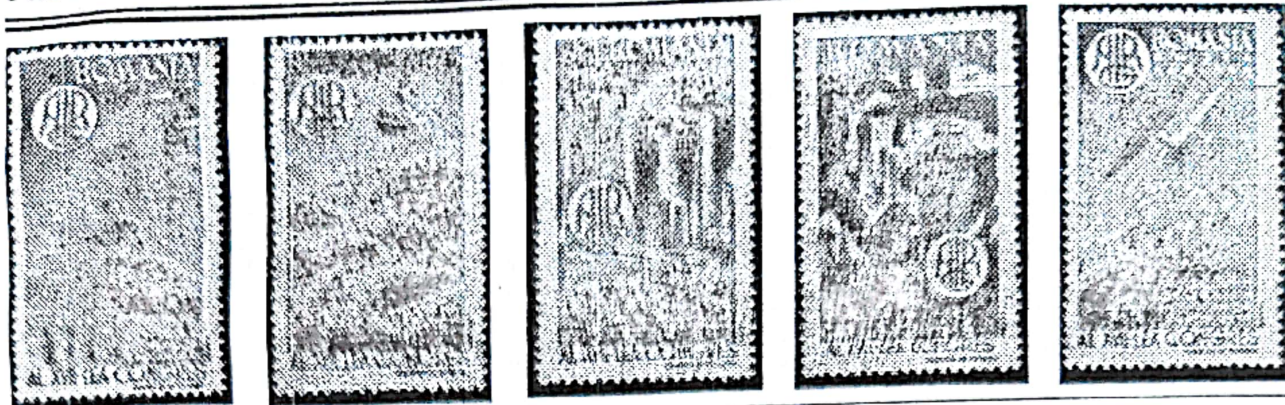


Fig. 11, 12, 13, 14 și 15

(va urma)

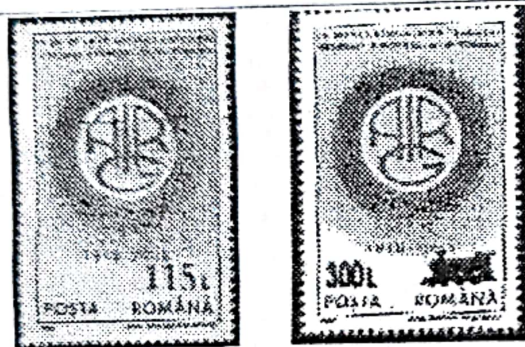


Fig. 16

Fig. 17

pâinea din conflicte. Inginerului îi revine menirea să îmbrace scheletul științei cu viață, confort și speranțe. Desigur, pe măsură ce anii trec, oamenii uită care inginer este autorul lucrării chiar dacă au știut odată. Sau un politician oarecare își pune numele pe ea. Sau oamenii o atribuie unui promotor care s-a folosit de fapt, de banii altora... pe când singur inginerul privește înapoi spre binele nesfârșit ce se desprinde din succesul său cu o satisfacție pe care o cunosc puține profesii. Iar verdictul colegilor săi este singura recunoaștere pe care și-o dorește.”

A.G.I.R. și primii săi membri din cadrul C.F.R.

Asociația Generală a Inginerilor din România - A.G.I.R. este o asociație profesională înființată la Iași în anul 1918. Documentul de bază din care putem afla membrii acestei asociații care s-au înscris în primul său an de activitate (1918) este “Anuarul A.G.I.R. pe anul 1919” editat și distribuit tuturor membrilor. Datorită faptului că anuarul amintit constituie o raritate și pentru a ne aduce aminte cu un gând pios, aș dori a enumera numele celor care au lucrat în cadrul C.F.R. și care au făcut parte din Secția I-a - Secția inginerilor în funcție la stat - dintr-un număr total de 264 de membri. (Nota redacției: autorul dorește să enumere membrii

care au lucrat la CFR dar spațiul pentru publicare este mare și am prezentat doar câți membri erau din diferite localități. Ne cerem scuze autorului cu gândul că înțelege situația). Din cei 264 de membri din primul an - 94 (35,6 %) erau salariați C.F.R. Dintre aceștia cei mai mulți își aveau domiciliul în București (53) și Iași (12). Urmău câte 4 din Buzău, Chișinău și Galați, câte 2 din Bender - Tighina, Pitești, Constanța și câte 1 din Focșani, Brașov, Bârlad, Ocnița, Bacău, Urechești, Lăești - Olt, Traian - Basarabia, Pașcani și Bălți.

Dacă ținem cont că în Secția I-a au făcut parte și alți ferovieri constructori încadrați la

ing. Marius MIHĂIȚĂ - București

Fig. 1 - 1943 - A.G.I.R. (I) - Asociația Generală a Inginerilor din România. 25 de ani de activitate 1918 - 1943

Fig. 2, 3, 4, 5 și 6 - 1945 - A.G.I.R. (II) - Congresul al XVI-lea - serie 5 valori dantelate și care apar în același an nedantelate și cu culorile schimbate ca o altă emisiune

Fig. 7 și 8 - 1945 - A.G.I.R. (II) - Poșta aeriană - format triunghiular, nedantelat

Fig. 9 - 1945 - Coliță A.G.I.R. (II) nedantelată cu marca din fig 7

Fig. 10 - 1945 - A.G.I. (II) - Poșta aeriană - coliță dantelată cu marca din fig. 8

Fig. 11, 12, 13, 14 și 15 - 1947 - A.G.I.R. (III) - Congresul al XVII-lea - serie de 5 valori

Fig. 16 - 1993 - Aniversări. Evenimente 1993 - prima valoare din serie

Fig. 17 - 1999 - Marca din 1993 cu supratipar și peste vechea valoare o locomotivă cu abur figurativ.

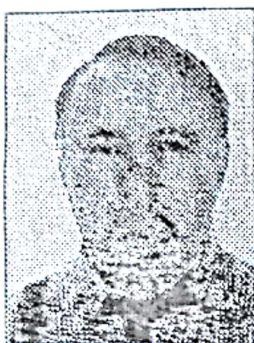
Ministerul Lucrărilor Publice într-un număr mare, putem concluziona că A.G.I.R. a luat ființă datorită acestei ramuri importante a economiei naționale. Menționez că în acest anuar este trecut în dreptul fiecărui membru studiile absolvite și funcțiile ocupate în anul 1918 în cadrul CFR – ului precum și adresa unde lo-

cuia. Spațiul pentru publicație nu poate cuprinde aceste date interesante, doritorii de amănunte putându-se adresa autorului acestor consemnări.

ing. Mircea PĂTRĂSCOIU – București

ISTORIE POSTALA

Poșta Principatului Moldovei (1)



Cap. 1 – Introducere

De când lumea veștile au fost transmise prin viu grai și mai apoi în scris. Cele în scris au fost numite până la urmă scrisori. Acestea te puteau scăpa de necaz sau te anunța că ai dat de belea. Din ele se mai putea afla vești neutre și alte nimicuri care totuși

contau în acele timpuri când informația circula anevoie. Astăzi scrisorile conțin de regulă vești proaste cum ar fi notele de plată, citații la tribunal, avertismente de la bancă și altele. Celelalte vești sunt transmise prin telefonul mobil care a îngropat clasică scrisoare – inventatoarea POȘTEI !

Până la înființarea căilor ferate la noi, poștele erau celebre devenind apoi legendare. Au fost admirate și amintite în scrierile călătorilor care au trecut pe la noi dar și de scriitorii noștri. Rudolf Șutu le amintește fără să precizeze anii: „...vestita poșta legendară și cunoscută care conducea călători, își are și ea povestea ei frumoasă și plăcută.” Ceeace vom încerca în cele ce urmează să o scoatem din cimitirul uitării. „În capul poștei erau doi căpitani iar la fiecare menzilhană (stație de poștă în limba turcă) era un menzilgi-bașa (căpitan de poștă), surugii vestiți, bicigași și doi – trei beșlii (oștean turc, tătar sau creștin care purta poșta

domnească la Țarigrad și la Crâm). Taxele erau după boieri. 10 bani de cal pe oră pentru curieri și călători domnești, 15 bani de la boieri cu caf-tan (cu funcții în administrația țării), 20 bani de negustori. Surugii erau sufletul instituțiilor poștei. Dânsii nu aveau decât 90 de bani pe lună (1 leu era 200 bani) și erau scutiți de dări. Mai încolo li s-a dat 5 bani de oră pe cal.” (1).

Cele de mai sus le plasez la începutul secolului XIX. Vom încerca să aflăm câtă energie se consuma pentru ca o scrisoare să fie dusă la destinație, vom povesti despre personalul din poște, despre conace, călărași, lipcani, beșlii, călători, căruțe de poștă, drunuri, tâlhari, carantane, cai. Asta vom încerca în cele ce urmează să aflăm în detaliu „povestea lor frumoasă și plăcută”.

1 – 1. – Scrisoarea

De-alungul timpului veștile au fost transmise folosind următoarele scrieri (o parte din ele):

- de la anii 4.000 î. Hr. – scrierea cuneiformă (în Mesopotamia)
- de la anii 3.500 î. Hr. – scrierea hieroglică egipteană
- de la anii 2.700 î. Hr. – scrierea simplificată și cursivă egipteană
- de la anii 2.000 î. Hr. – scrierea chineză
- de la anii 1.400 î. Hr. – scrierea hitită (Asia Mică) cu semne pentru silabe
- de la anii 1.300 î. Hr. – scrierea fonetică cu semne pentru litere derivate din hi-eroglificele egiptene

- de la anii 1.000 î. Hr. – alfabetul grecesc cu semne derivate din scrierea feniciană și cea egipteană

- de la anii 600 î. Hr. – alfabetul latin derivat din cel grecesc

- de la anii 800 d. Hr. – alfabetul chirilic derivat din scrierea grecească - în Principatele Române s-a scris cu acest alfabet până în anul 1862

- de la anii 1.100 d. Hr. – alfabetul gotic german derivat din alfabetul grecesc

Scrisoare primită de Darius de la sciți



- după anul 1832 d. Hr. – alfabetul Morse
- după anul 1837 d. Hr. – scrierea stenografică modernă după sistemul Pitma (2).

S-a renunțat la scrierea pe suport de piatră numai după ce s-a descoperit că se poate scrie pe suport de lut, apoi s-a scris pe orice fel de suport dur peste care se turna un strat subțire de ceară. Romanii scriau direct pe coli de bronz, plumb, aramă. Apoi cuiva i-a venit ideea să scrie pe piei prelucrate de animale (pergament), pe ceva mai fin și mai ușor – intestinalele de la animale, pe frunze de palmier în prealabil uscate impregnate cu ulei și tăiate în forma actualei coli de hârtie, pe scorță de copac, pe scânduri, pe plăcuțe de bambus de forma unei spatule dar drepte (scriau chinezii), pe pânză sau pe papirus cam cu 3.000 de ani î. H.

Pe suporturile enumerate mai sus se scria cu dalta, cu așchii de obsidian, cu pensula (egiptenii, chinezii, japonezii), cu condeiul pe tăblițe de lut (3), cu condeiul de plumb care era fabricat dintr-un aliaj de plumb și argint. Pe tăblițele de ardezie se scria cu griful – strămoșul tocului (alt nume dat condeiului) de către egipteni, cu penița în prelungirea bucății de trestie lungă de circa 10 – 12 cm. După comercializarea hârtiei accesibilă ca preț, a fost folosită la scris până de gâscă din care se făcea unealta scriitorului. Cele mai bune pene erau cele cu nr. 2 și 3 de la aripa păsării. Se scria și desena cu creionul fabricat din cărbune, în special de grafit, încă din secolul XIII. Cu tocul și penița actuală se scrie încă din secolul XVIII. Cuvântul peniță este diminutivul penei. S-a scris și se scrie cu tocul rezervor numit acum stilou, inventat de românul Petrache Poenaru. Se scrie cu pixul numit la început stilou cu pastă care se reîncărca la atelierele de reparat stilouri.

Pentru scris vechii egipteni preparau o cerneală foarte bună a cărei formulă este necunoscută. După mii de ani textele scrise cu ea pot fi citite cu ușurință. În schimb, de la greci formula cerneliei s-a păstrat și constă din funingine, clei și apă. Mai știau să fabrice și cerneluri de diferite culori. Contopiștii, porecliți mai târziu penițari și nu numai ei, își făceau cerneala dintr-un suc obținut din gogoși de ristic, sulfat de fier, clei și apă. În cerneluri se mai puneau aur sau argint făcut pulbere sau cu granulație mai – care dădeau literelor strălucire sau scilipiri.

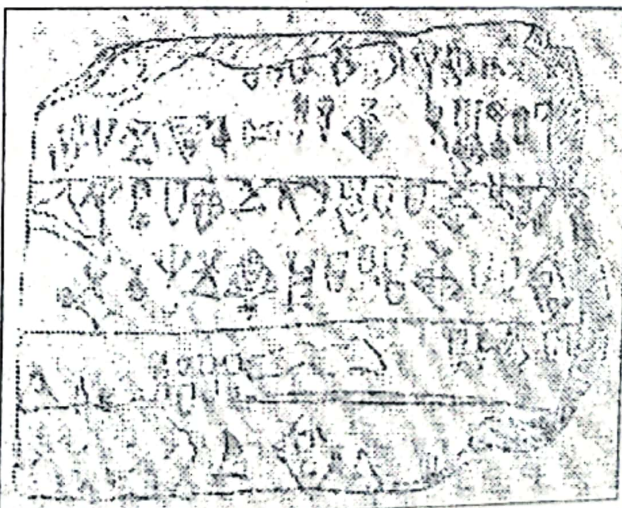
După ce un chinez numit Tai – Lun a inventat hârtia prin anul 105 d. Hr., compatrioții lui au început s-o folosească la scris. Secretul fabricației era bine păstrat – chinezii aveau încă de pe atunci o înclinație ancestrală către tăinu-

re, deoarece după circa 500 de ani a ajuns la vecinii lor – coreenii. Aproape tot așa de greu acest secret a ajuns la japonezi care o fabricau din deșeuri de mătăsă naturală, rezultatul fiind o hârtie extrem de fină cunoscută și în zilele noastre sub numele de „hârtie de mătăsă japoneză”. Încet – încet, meșterii pricepuți în fabricarea hârtiei o iau spre Europa. Primul atelier care habrică hârtie s-a înființat la Samarcand (Uzbekistan). De aici, în secolul IX – X apar asemenea ateliere în toate orașele de pe malul Mării Mediterane aflate sub dominație arabă. Odată cu cucerirea Spaniei după anul 711 de către arabi, aceștia au înființat și ateliere de fabricat hârtie. În restul Europei atelierele denumite „mori de hârtie” pentru că tocătoarele cu cuțite ce tăiau materia primă erau puse în mișcare de mori cu apă, apar după secolul XIII. La noi în Principate, prima moară de hârtie a fost înființată în anul 1583 pe timpul voievodului Moldovei – Petre Șchiopul.

Din lipsă de materie primă hârtia produsă echivala la preț cu pergamentul. Dar secolul XI aduce o schimbare în îmbrăcăminte europenilor care trec la albituri din cânepă și bumbac, exact ce era căutat ca materie primă pentru fabricarea hârtiei. Cu toate acestea fabricarea hârtiei întârzie încă două secole pe bătrânul continent, exceptând Spania. Acest belșug de petice și zdrențe duce la apariția unei noi surse de subzistență pentru cei săraci, ieftinind mult hârtia. O hârtie cu filigran poartă înscris anul 1282 și atestă acest procedeu introdus pentru a indica marca fabricii sau a calității hârtiei (4).

Inventarea plicului a fost în China acum 4.000 de ani – după unii pe timpul romanilor, după alții, plicul așa cum este astăzi, a fost bre-

Scriere sumeriană (se citește de la dreapta la stânga)



vetat în anul 1820 în Anglia. La noi a început să fie folosit pe la 1850. Până atunci scrisoarea numită carte, răvas, bilețel și altfel, era împăturită cu scrisul în interior în așa fel încât pe partea exterioară să poată fi scrisă adresa destinatarului. Ca să nu se desfacă sau să nu fie citită, era lipită cu ceară roșie pe care se aplica sigiliul expeditorului. Dacă era fără importanță era lipită cu o picătură de ceară. La sosire, după ce era citită de cel căruia îi era adresată, pentru ca viitorii moștenitori sau alte persoane interesate să nu-și bage nasul unde nu le fierbea oala, scrisoarea era sigilată din nou. „După ce vei citi scrisorile, te rog să le pecetluiești.” (5). Sau: „Caută îți hoalță ochii și răvasul acesta să-l arzi în foc” – așa a început scrisoarea spătarul orheian I. Căntă expedită la 15 „Avgust” 1802 vătăfului Mihăilechi Coste. Întâmplarea a făcut ca să nu fie arsă. Așa s-a ajuns ca din cauza unei slugi indisciplinate să citim conținutul foarte periculos pentru ce-l care a scris-o. Asta s-a întâmplat la 1802, în timpul revoltei boierilor orheieni care avea ca scop scoaterea din funcție pe fratele lui Alexandru – Vodă Șutu (1801 - 1802) (6). În altă scrisoare expeditorul îi recomandă destinatarului ca după ce o citește să o sigileze cu pecetea lui ca să nu poată fi citită de alte persoane. Sau în alta apare următorul pasaj: „Și scrisorile ce le primești di la mini, nu le lăsa pi masă ca să li citească moldovenii noștri.” (7).

La noi ca peste tot, circulau multe scrisori între guvern și administrațiile ținutale. Se ținea o vie corespondență între vatafi și antreprenorii de moșii cu proprietarii lor, între negustori și alții. În afară de cele transportate de poșta Rusiei începând cu anul 1775 și de poșta Agenție K.K. ce funcționa pe lângă Consulatul Austriei în Moldova, în Principate toți negustorii ambulanti, chiragii (cai care transportau cu căruța), harabagii (căruțași ce transportau călători și măr-furi), călătorii ocazionali, comisionarii, feciorii boierești, curierii domnești sau cei parti-

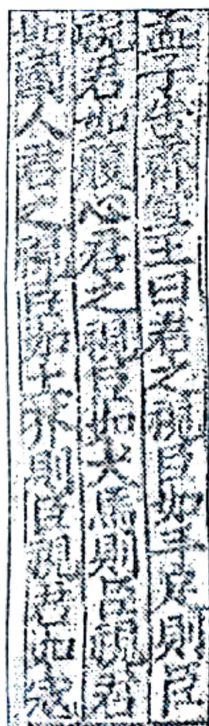
culari – toți transportau scri-sori în locuri pe unde nu trecea poșta domnească. Toți a-ceștia, dacă se ivea ocazia, du-ceau sume de bani sau bijute-rii. Drumul fiind periculos în lipsa unui alai ce însoțea o persoană importantă, se lipeau de un convoi de „cară de po-vară cu lântuc de fier legate” ce mergeau încet dar relativ sigur. Siguranța era relativă pentru că foarte rar, dar se întâmplau și situații după cum apare într-o scrisoare din 22 august 1822 în care expeditorul scrie că: „Umblu ca un ne-bun (de la Chișinău la Briceni), m-au prădat și chiragii (căruțași).” (8). Nu trebuie să uităm că în Basarabia în acei ani nu erau eteriști și nici trupe turcești. Se folosea metoda de a trimite mai multe scrisori într-un pachet fiind transportul mai ieftin. Toate administrațiile luptau contra acestui sistem fiindu-le păgubitor dar era greu din cauză păstrării secretului și neviolării corespondenței. Odată ajuns pachetul la destinatar și dacă despre conținutul lui se bănuia că poate conține scrisori, pentru a afla adevărul se forma o comisie care asista la desfacerea pachetului bănuit iar dacă nu se confirma, cineva de la poșta era sancționat în urma reclamației destinatarului care împărțea conținutul celor cărora le era adresat.

Există și sistemul de a primi scrisori „Post Restant” foarte mult folosit și în Turcia. În 1847 I. Ghica primește o scrisoare de la M. Kogălniceanu din care află că trebuie „...să-mi trimiți câteva rânduri la Constantinopole (prin poșta Austriei) Poste – Restante.” Multe, foarte multe scrisori, bilețele, răvase cu sau fără ordin sau sfat nu au ajuns până-n zilele noastre – păcat, se puteau afla multe din ele. Au fost folosite la aprins focul, vândute la kilogram ca maculatură negustorilor, unele au ars în incendii, altele au fost întrebuințate în cadrul activității care se încheie în zilele noastre, prin folosirea hârtiei igienice.

1 – 2. – Stații de poștă

Numărul scrisorilor crește, în plus era nevoie ca ele să circule cât mai repede. Pentru a îndeplini această cerință s-a înființat instituția poștei. La ce mai era folositoare poșta ?

Vasile – Vodă Lupu al Moldovei, care în anul 1653 este înfrânt în luptă de viitorul vodă – Ștefan Gheorghe, își salvează viața fugind cu caii de olac (poștă) împreună cu câțiva oameni ai săi lăsând tabăra, corturile și bănetul în mâinile dușmanului trecând Prutul și Nistrul (10). Tot sistemul de poștă din Rumelia și Țara Românească îi salvează capul lui Ion – Vodă Caragea în anul 1818 „...chiar în ziua când sosea la București capugiul ce venea să-i taie capul



Sciere chineză. Se citește de sus în jos începând cu coloana din dreapta

fiindcă șezuse pe scaunul domniei 6 ani în loc de 3 precum se legase către sultan..." (11). Fostul Vodă ieșea pe la bariera de nord a Bucureștiului. Niște prieteni de-a lui din Constantinopole, aflând că Vodă era în pericol au repezit un tătar (curier) la București. Tătarul bine plătit și capugiul sultanului au venit cât se poate de repede schimbând caii din poștă în poștă. Curierul a ajuns mai repede dându-i posibilitatea lui Ion Caragea să scape cu viață.

La noi, o stație de poștă se amplasa la circa o poștă - 20 km (unitatea de măsură a distanței) una de alta. Regula era ca să fie construită în afara localității sau la o intersecție de drumuri. Se avea în vedere ca în apropiere sau chiar în curtea ei să fie o sursă de apă, la nevoie se săpa o fântână. Curtea era împrejmuată cu un gard de spini sau era înconjurată cu un șanț pentru ca animalele să nu poată intra sau ieși, rar era împrejmuată cu un gard făcut din trestie sau culmea luxului - din nuiele. Indiferent de soluție, poarta de intrare era monumentală. În curte construcția cea mai importantă era casa poștei în care într-o cameră locuia căpitanul cu familia, o cameră era rezervată călătorilor (nu în toate poștele vom vedea mai departe) nevoiți să înopteze acolo, o altă cameră era pentru servitori sau însoțitori și a patra cameră și ultima era rezervată biroului poștei. În aceasta din urmă era un scaun, o masă pe care era pusă la vedere condica șnuruită și sigilată de Vistierie în care călătorii nemulțumiți puteau reclama, o condică de sosiri și plecări a cailor de poștă, două condici pentru predarea și primirea corespondenței și încă alte câteva condici de felul acesta. Pe perete era afișat orarul trecerii poștalionului, a căruței de poștă, a poștei ruse sau a poștei Agenției Austriece din Iași. Inventarul era dominat de piesa cea mai importantă și mai valoroasă - un ceas mare de perete. Afară, într-o căsuță mică

era o prăvălie cu de-ale gurii. Personalul poștei ignora complet această mică dugheană pentru că băuturile oferite la vânzare nu erau alcoolice, regulă hotărâtă de Ocârmuire. Pe de altă parte nu exista poștă care să nu aibă lângă ea o crâșmă sau un han. În afară de vin se găsea rachiu dar foarte slab - cel mult 33 de grade. Afacerea hangiiilor mergea bine în orice anotimp și averea creștea repede. Așa s-a întâmplat cu vechiul loc de popas pentru chiragii (cei care cărau marfa cu căruța) și harabagii (cărau marfă și călători) și cărauși (cei care cărau marfă cu carul) de pe drumul Vaslui - Bârlad care a fost declarat prin hrisov domnesc târg cu numele de Docolina și se dădea permisiunea „...de a face aici ratus (han) pentru menzil (stație de poștă).” (12). În acei ani încă nu se luase hotărârea ca pe drumurile de poștă aglomerate să se construiască camere de dormit pentru călătorii cu poșta. Peste un an când a fost gata rateșul de piatră i s-a aprobat noii așezări să organizeze 6 iarnaroace pe an și târg săptămânal. Sfârșitul acestui târg a venit când pe acel traseu a fost dată în funcție calea ferată dintre Bârlad și Vaslui (1886).

Revenind la stația de poștă, trebuie să spunem ceva despre grajdurile pentru caii stației cât și pentru caii poștei veniți și care nu se puteau întoarce la stația de unde au plecat din cauza vremii și caii cu care veneau diferiți curieri sau soli cu suita lor. Grajdul unei stații care avea 60 de cai trebuia să adăpostească la nevoie și 90 de cabaline. Tot în curtea poștei erau stoguri de fân, hambare cu orz sau ovăz, în care se mai găseau sâni, harnașamente, căruțe. Un șopron adăporea o mică fierărie. Într-o margine a curții erau căsuțele sau bordeele personalului stației. Mai practice și de preferat erau bordeele care dacă erau bine făcute, confortul lor termic iarna și vara era net superior caselor. Nu trebuie uitat să amintim de cuiburile de barză de pe coșurile de fum ale clădirilor.

Se pune accent pe buna organizare a funcționării stațiilor și de staționarea cât mai mică pentru schimbarea cailor asta și pentru că pun-gile cu bani trebuiau să ajungă la Poartă înainte de a pleca spre Iași sau București turcul cu firmanul de mazilire.

1 - 3. - Căpitanii de poștă

Aceștia erau numiți dacă nu aveau recomandări, dintre oamenii cu experiență, știutori de carte. Ceilalți aveau recomandări de la boierii a căror slugi au fost. Unii erau mazili (13). După 1829 aceștia

Scriere stenografică (caractere românești)

scriere, scrisoră	sc	sc	C - C -	scriere, scrisoră
scriere, scrisoră	sc	sc	C - C -	scriere, scrisoră
scriere, scrisoră	sc	sc	C - C -	scriere, scrisoră
scriere, scrisoră	sc	sc	C - C -	scriere, scrisoră
scriere, scrisoră	sc	sc	C - C -	scriere, scrisoră
scriere, scrisoră	sc	sc	C - C -	scriere, scrisoră
scriere, scrisoră	sc	sc	C - C -	scriere, scrisoră
scriere, scrisoră	sc	sc	C - C -	scriere, scrisoră
scriere, scrisoră	sc	sc	C - C -	scriere, scrisoră
scriere, scrisoră	sc	sc	C - C -	scriere, scrisoră

trec în categoria privilegiatilor sprijinind prin atribuțiile primite dar și prin servicii făcute, aparatul de stat. Începând cu 1850 căpitaniile poștelor aveau dublă subordonare: ca angajat al antreprenorului și ca subordonat al Poștei Moldovei. Vom vedea ce înseamnă să ai un om al tău căpitan de poștă. Câțiva au ajuns din slugi credincioase mici boieri și apoi căpitani de poștă - își amintesc C. Sion în Arhondologia Moldovei. Între 1812 și 1819 Toma Conciote, boier de starea a III-a, a fost căpitan de poștă la Bârlad (14). Îna-ntre de 1817, Sandu Botezatu era căpitan de poștă la Tecuci (15). Sion își amintesc că pe la 1834 "...în vremea domnului Ioan Sandu Stur-za, luând boierii Ghiculești poștile Moldovei l-au rânduit pe Grigore Rizu, un protejat al lor, epistatul (funcționar mărunt) Drumului Mare, și-a luat și el asupra sa vreo 4 poște (în antrepriză - n. n.) și s-a ținut de acea meserie până la 1837." (16). Alt boier mic fost „plătinar” (a-șa pronunțau grecii cuvântul „plăcinar” - ocu-pație cu care își începeau afacerile la noi) nu-mit Michitachi, pe la 1840 a fost căpitan de poștă la Focșani. Arhip Gh. "...mic boier de neam prost (neam sărac - n.n.)" la începutul domniei lui M. Sturza a fost căpitan de poștă la Roman (17). Triandaf Sachelarie, grec venit la noi pe timpul lui Ioan Sandu Sturza se pricop-sește "...pe timpul lui Mihail - Vodă Sturza când un grec Neculai Pivileghie a luat poștele și cămile în tovărășie secretă cu Domnitorul Moldovei; acest Triandaf l-au pus directorul Casei Poștelor și l-au făcut căminar (boier de clasa a II-a - n.n.)" (18).

Când nu aveau de a face cu fețe simandicoase, curieri împărătești, sau curieri simpli, unii din căpitaniile de poștă își permiteau și ei să fie „cineva” în fața celor din jur: „La Bârlad întârziem un ceas; un sfert ca să cumpăr pâine,

să-nghit un păhăruș de rachiu împreună cu escorta mea și trei sferturi, la poștă spre a da căpitanului vremea de a-și face tabietul după masă și a-și trage ciubucul. Ce să-i faci ? ! Omului îi place a trăi bine...” (19).

Subordonați ai căpitanului de poștă erau: surugii, chihăi (intendent, administrator), cărucearii (paznici), herghellegii (duceau caii la păscut și îi avea în grijă), grăjdari (oameni de servicii), odăias (om care răspundea de cele două camere din poștă pentru oaspeți), chelari (cei care administrau tot ce aparține de hrana cailor).

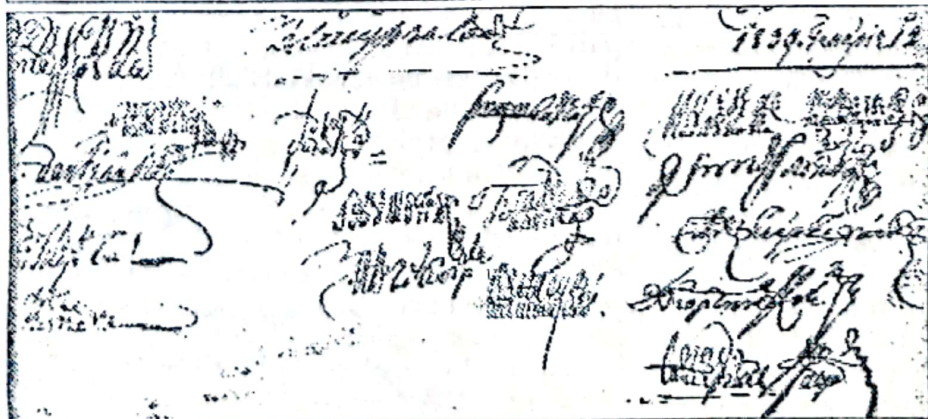
1 - 4. - Surugii

Erau celebri la vremea lor. Mănau caii poștei înhămați la diligente, căruțe de poștă, trăsuri, însoțeau călare curierul, călăreț și el. Mai târziu călătoreau în căruța de poștă alături de curierul poștal, la apariția diligenților stătea pe capră apoi după anii 1850 era purtător de ștafetă respectând indicația scrisă pe adresa scrisorii „ștafetă grabnică” sau „foarte grabnică”. Muncă foarte grea - trebuia să meargă vara pe arșită. Pe ploaie, prin vânt, iarna pe ger și viscol, scăpând cu ajutorul cailor de haite de lupi, ajungând bucuros la destinație că pe drum nu a întâlnit tâlhari sau că nu i-a murit un cal. Aici, drept mulțumire, era luat la bătaie de vreun boier grăbit pentru întârziere. În Basarabia anilor 1820 avea același salariu ca al căpitanului de poștă. Erau faimoși nu numai prin costumele purtate dar și prin curaj și comportament. Despre ei vom spiciu din scrierile acelor timpuri.

În urma unui voiaj prin țările române pe la 1836, Stanislas Belanger își publică impresiile în cartea intitulată „Le Keroutza”. Despre surugii spune: „Cei trei surugii încep să urle din toți plămânii biciuind caii și impetuositatea e atât de profesională încât nimic nu-i oprește din drum, nici gropile, nici râpile, torente de apă sau bălării și mărăcini. Dacă se sfărma o

roată, căruța se clatină, își pierde echilibrul, azvârle cât acolo pe pasager, rupându-i umărul sau piciorul, dar surugii își continuă imperturbabil drumul până la primul schimb de poștă. Numai atunci constată că le lipsește o roată sau un călător.” (20). Tot S. Belanger în aceeași carte scrie: „Treii cai sunt călăriți pe deselate de trei surugii ca-

Diferite semnături de la sfârșitul unor scrisori

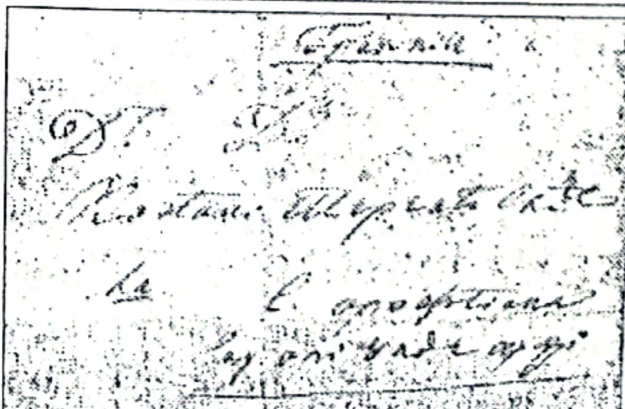


re așteptau flegmatic, cu biciul în mână să fii ga-ta. La acest moment te ghemuiești cum poți pe patul de fân fermentat cu care căruța drept sca-un este umplută; dai semnalul de plecare. A-tunci primul surugiu scoate un țipăt ascuțit, sălbatic, descriind cu bi-ciul cercuri împrejurul capului și pleci fără rea-zem nicăieri, agățându-te de marginile echipajului tău, precum un că-lăreț neiscusit se ține de coama calului că a lu-at-o la goană. Funcțiile celor trei surugii nu în-cepe decât dincoace de bariere când l-iul în-cepe să urle în mod aici trist, aici vesel, totdea-una discordant, până de răsufarea îi lipsește. Al 2-lea îi succede, apoi al 3-lea și în fine cel dintâi începe din nou acompaniindu-și cânte-cul cu gesturi furioase, lovituri de bice zgomotoase și evoluții de picioare nebune, așa că ar-doarea cailor să nu poată înmuia un singur moment..." (21). În alte descrieri surugii deveneau tăcuți după ce prin localități se dădeau în spectacol. Mai târziu s-a interzis prin regulament cu câteva excepții ca viteza cailor de poș-tă să fie la galop. Ion Ghica, boier cultivat și umblat s-a speriat când: „D-abea mă furase somnul, când auzii trăsnete și pleosnete și 2 su-rugii bătaioși care urlau de și se părea că cântă.” (22). Pe la 1840 francezul Billecoq în trecere prin Moldova, entuziasmat de comportamentul surugiilor nota: „Surugii ce i-am în-tâlnit aici conducând poșta, sunt neîntrecuți în meseria lor, căci prin vorbe și conducerea ca-ilor lor înveselesc pe toată lumea, așa că nici nu îți mai dai seama de lungimea și greutatea drumurilor. În ceeace privește însă înjurăturile la adresa cailor, ele întrec orice închipuire o-menească.” (23). Și Alecu Russo era impresi-onat de acești oameni care prin port, gestică, chiuțuri, rafale lungi de Dumnezei, sfinți, lu-cruri sfinte, comportament, muncă grea și per-i-culoasă care o făceau l-au făcut să scrie: „De-mult era de când dore-am să încerc și eu caii de poștă, despre care atât s-a vorbit. Cu prilejul a-cesta mă încredințai că caii sunt buni și că su-rugii nu si-au furat buna lor reputație. Tot-deauna am gândit și am spus că surugii noștri merită a avea o istorie a lor și eu trag nădejdea că va veni ziua când se va scrie <Fiziologia su-rugiului> precum s-a scris aceea a unui număr mare de chipuri mai puțin interesante și mult mai interesante. Mi-a dat în gând să-i pun pe scenă... Câte ar mai zice ei despre persoanele ce au purtat cu olacul !” (24). Pacat că autorul n-a mai apucat să-și materializeze planul. A murit tânăr pentru standardele actuale – la

numai 40 de ani ! Poate că intenția lui Alecu Russo de a scrie despre surugii i-a venit când a văzut piesa de teatru „Pavel clopotarul” scrisă de Dimitrie Ralet, contemporan cu el. Eroul din piesă numit ca în titlu, își povestește viața de surugiu la poștă ce nu se rezuma numai la încălecat, înjurat și plesnit din bici. Locuind într-o clopotniță a unei biserici din Tătărașii anilor 1849 avea misiunea de a semnala eventualele incendii din Iași trăgând clopotul cel mare, după ce a renunțat la slujba de fanaragiu (îngrijitor de felinare publice). Apoi „...umblând nemernic prin târg am întâlnit niște surugii chi-uind și pocnind pe uliță, îmbrăcați cu ilice și cu fesuri și mi-a bătut la ochi meseria asta... Îmi părea bine să seamăn și eu cu surugii, că-i văzusem numai la pornit. Așa, am intrat la poștă și acolo alte păcate dădură peste mine. Cum șchiopa un cal, cum nu mai putea merge hara-murile (aici caii) ce mâncau mai multe băta decât grăunțe, cum se rupeau hamurile, tot bietul Pavel era vinovat. Mă bătea căpitanul la spate și mă îndreptam cu spirt; dar când mă bătea la pungă, nu găseam leac... În sfârșit din român slobod ajunsei mai rău decât robii pentru că, lăsând odată poșta fără să fiu dator, m-a adus înapoi ca pe țigani, la urma mea, și de nu da Dumnezeu o boală, poate nu scăpam nici astăzi.” În turla în care locuia iarna se încălzea „ca la poștă, cu câte un mănunchi de fân” cu care-și acoperea picioarele (25). Tot Ralet nota: „Atâta știu, că caii poștași ai Valahiei fug tare și că surugii sunt un felu de judecători corecționali foarte expeditivi chiar în pedepsele nevinovaților.” (26).

Boierii cu a dumnealor consoarte împodobi-te ca un brad de Crăciun, când ieșeau la plimbare prin târg sau plecau în călătorie cu trăsura lor trasă de caii poștei doreau să etaleze: trăs-

“Grabnic. Dl. Costachi Terentiu (atul) Oroftiana sau or unde ar fi” - adresă de pe o scrisoare la 1850



ra, straiile, blănurile, bijuteriile, calpacul și burta, făceau tapaj prin surugii cărora le spune să facă „*huet cât mai mare ca să vadă prostimea și să audă dusmanii cine trece, ce trăsuri are și ce mulți cai o trag.*” Aceștia aflând că vor primi un baciș gras dacă se dădeau în spectacol făcând trecerea atelajului cât mai zgomotoasă lăsând ca amintire urmele trecerii lor pe spinarea celor ce nu se fereau din calea lor făcând ca apoi să huiască târgul comentând evenimentul. Pietonii, în special evreii, concentrați în căutarea unei afaceri, nu se prea fereau din calea căruțelor și a birjelor. O asemenea scenă a fost povestită de Dumitru C. Moruzi, martor ocular, pe atunci copil: „*De ce se fereau ca de de foc, gata a intra și în gaură de șarpe, era când auzeau venind din urmă sau ieșindu-le din față vre-un rădvan boieresc în 8 sau 12 cai de poștă, mânate în goana mare de către 2 sau 3 surugii, zbierând ca fiarele și pocnind din harapnicele parcă dau cu pistoalele. Cu nebunii de surugii nu era de glumă; când te nimerea unul cu poacă, se ridica pielea beșică pe unde da, - să fi fost cât de bine îmbrăcat și, de obicei te nimereau tustrei! Ce făceau, ce dregau afurisiții, că numai bieții evrei aveau parte de harapnicele lor. De vizitii boieresti și de birjarii lipoveni nu se legau niciodată; treceau ca vântul șiragul acesta lung (ulițele erau foarte înguste), strecurându-se ca șarpele printre atâtea trăsuri fără a se încurca sau ani-na niciodată.*” (27).

1 - 5. - Călărași, lipcani

Correspondența domnitorilor era dusă și adusă de către călărașii de Tarigrad și de beșlii, iar în teritoriile tătărăști - Polonia și Rusia, de către călărași numiți lipcani (28) iar prin țară și de către copiii de casă ai domniei care numai copii nu erau.

Călărașii de Tarigrad, vorbitori de limbă turcă, proveneau din arma „cavalerie” a armatei Moldovei desființată pe timpul domnilor fanarioți. Călărașii de Tarigrad - lipcanii și cei care asigurau paza și ordinea în țară, care duceau și corespondența prin țară, aveau fiecare grup un șef numit vâtaf și erau subordonați Agiei (politiei) iar pe timpul lui Cantemir erau sub ascultarea postelnicului cel mare. În timpul misiunii se foloseau de dreptul dat de lege și de vechiul obicei de înainte de lege de a lua în drumul lor cai de olac (poștă). Când nu erau plecați în misiune practicau meserii pașnice. Fiind proveniți din foștii cavaleriști care făceau parte din categoria micilor boieri (mazili) erau destul de avuți bucurându-se de privilegii transmise urmașilor și recunoscute de Imperiul Rus pentru cei rămași în Basarabia după 1812. În foarte

multe documente apar numele de călărași precum: Vâtaful călărașilor de Tarigrad semnează indescifrabil la 16 mai 1660 ca martor la darea de zălog a unei moșii (29). Într-un act de vânzare datat cam înainte de 1650, un Iane „ce a fost vâtaf de călărași” cumpără un loc de dugheni în târgul Galați (30). La 23 ianuarie 1728 Petrache, un fost călăraș de Tarigrad, vinde un loc de casă vis - a - vis de biserică Sf. Nicolai. Printre martori semnează actul mitropolitul Moldovei - Gheorghe al VI-lea (31). Dimitrie Cantemir în „Descrierea Moldovei” scria că în Iași erau 50 de asemenea curieri iar în Galați tot atâția. Erau plătiți de Vistierie pentru fiecare cursă cu 20 taleri, iar cei din Galați cu câte 10 taleri. Umblătorii de Hotin, cum îi numește autorul pe lipcani, vorbitori de limbă rusă și polonă (pot adăuga și vorbitori de limbă tătară), erau tot 50 călărași „numiți în deobste beșlii” (3). Cu timpul, toți așa zisii beșlii erau toți moldoveni după cum aflăm mai departe.

Marea majoritate a călărașilor moldoveni locuiau în mahalaua Tătărăși fiind uniți într-o breaslă. Fiecare breaslă se închina la biserică care purta numele patronului breaslei. Aceștia se închinau la biserică pe care o și întrețineau la 1776 - Sf. Voievozi Rosca de pe strada Eternitate din Tătărăși. Aici își țineau însemnele breaslei constând într-un steag și o lumânare enormă de peste „un stâjen și groasă cât o colă” (33). Cu ele defilau de ziua sfântului, la marile sărbători și la moartea unui membru. În anul 1913 la această biserică se închinau urmașii călărașilor care se ocupau numai cu paza orașului grupați în Corpul sergenților de oraș (34).

Timirașii făceau parte la început din Militia Moldovei. Cei din Iași duceau prin țară corespondența de la o autoritate la alta. Primeau leafă și erau scutiți de orice „pastoi” (cazare a trupelor de ocupație) (35).

Ca o paranteză: și calicii (cersetorii) erau uniți într-o breaslă și aveau în Iași două biserici la care se închinau și de care aveau grijă. Zice N.A. Bogdan: „La această biserică, căreia i se mai zicea odinioară și Biserica Calicilor, se mai închina breasla calicilor, precum și la biserică Cuvioasa Parascheva (Preapa - Doamna).” (30). „Ultimul staroste (conducător) al calicilor ale cărui atribuții au încetat abia prin anii 1865 - 1870, a fost crâșmarul Grigore Vander, zis și Botez, care era de origine evreu.” (37).

Despre serviciile aduse de călărași domnitorilor s-au scris multe din care mă opresc la două:

- în a doua domnie a lui Ștefan al XI-lea Tomșa (1621 - 1623) în timp ce petrecea un sol

polon ce împreună cu suita sa mergea spre Constantinopol s-a întâlnit cu olacii călărăși ce veneau de la Poartă cu veste că s-a schimbat vizirul (echivalent al primului ministru). Noul vizir era prieten bun cu Tomșa. Acel sol încrezut ca oricare polonez care se respectă, la sosirea lui la Iași l-a jignit pe domn și a continuat să-l jignească până la plecare. Acesta de frica vizirului a înghițit jignirile. Acum că știa de schimbare a strigat: „Lasă, lasă căne leșe! că teoi purta eu! Și fără a-și lua ziua bună de la solul leșesc s-a întors la Iași și a trimis olaci (curieri) cu poruncă la toate conacele (popasuri) din țară de i-au tăiat oboroacele (aici aprovizionarea gratuită)...” (38). Nu știm cum s-a descurcat leahul care avea în suita sa 300 de călăreți, pedestrași, catări și căruța.

- bazându-se pe viteza olacilor (călăreților), Miron Barnovschi se așază în scaunul Moldovei fără aprobare de la Poartă. Pentru acest gest și nu numai, circula un proverb ce spunea: trebuie să ungi osia iar banul la turci era unsoarea și „după obiceiul domniei de atunci trimisese repede olaci cu vorbă și pungi de aur multe la sultan de-i dădu steag de domnie.” (39).

(va urma)

Aurel Maxim – Iași

Bibliografie și note:

- 1 – Șutu, Rudolf – Iașii de odinioară, vol. I, Iași, 1923, pag. 290
- 2 – Stanciu, Ilie – Călătorie în lumea cărții, București, 1970, pag. 40 – 41
- 3 – În prima clasă de școală, era în anul 1949, încă se scria pe tăbliță de ardez. La penar se spunea plumbuieră (de la condeiul de plumb). Condeiul folosit și după anul 1960, era un băț de lemn prelucrat de care se prindea o peniță de metal. Cuvântul creion era folosit de puțini oameni de la țară sau din mahalale, majoritatea ziceau plumb.
- 4 – Stanciu, Ilie – op. cit., passim
- 5 – Kogălniceanu, Mihail – Scrisori, note de călătorie, 1967, pag. 50
- 6 – Boga, L.T. – Documente basarabene, vol. II, Scrisori și răvașe, 1660 – 1860, Chișinău, 1928, pag. 15 – 16
- 7 – ibidem, vol. II, pag. V
- 8 – ibidem, vol. II, pag. 83
- 9 – Kogălniceanu, Mihail – op. cit., pag. 54
- 10 – Cioran, Emilia – Călătoriile Patrarhului Macarie de Antiohia în țările române, 1653 – 1658, București, 1900, pag. 62

11 – Ghica, Ion – Scrisori către Vasile Alecsandri, București, 1967, pag. 39

12 – Ciurea, D. – Moldova sub domnia lui Mihail Sturza..., Iași, 1947, pag. 131

13 – Boierii dați afară din slujbe atunci când se schimba domnia, pentru că fiecare domn avea oamenii lui care trebuiau răsplătiți cu slujbe, deveneau mazili, categorie de oameni care plăteau dări după avere. Și boierii săraciți deveneau mazili. Mai târziu, în special pe timpul lui M. Sturza (1834 – 1849), rangurile boieresti erau date contra cost cu bani dați în mână domnitorului. Astfel, un om simplu nu mai avea nevoie de o recomandare ca să-și înceapă cariera de boier, cumpăra diploma de boier de clasa a III-a devenind mazil. Când Moldova avea armată mazilii erau obligați să servească la arma cavalerie.

14 – Sion, Constantin – Arhondologia Moldovei, 1892, pag. 169

15 – ibidem – pag. 372

16 – ibidem – pag. 309

17 – ibidem – pag. 14

18 – ibidem – pag. 341

19 – Russo, Alecu – Opere, Chișinău, 1989, pag. 261

20 – Mateescu, C. – Drumurile lui Anton Pan, București, 1981, pag. 66

21 – Urechia, Nestor – Căruța poștei, București, 1907, pag. 27 – 30

22 – Ghica, Ion – op. cit., pag. 25

23 – Bogdan, N.A. – Din trecutul comerțului moldovenesc..., Iași, 1925, pag. 155

24 – Russo, Alecu – op. cit., pag. 260

25 – Ralet, Dimitrie – Scrieri alese, Chișinău, 1991, pag. 202 – 203

26 – ibidem – pag. 32

27 – Moruzi, Dumitru C. – Ulița Mare și Podul Verde în revista Drum drept, anul I, 1913, pag. 229 – 232

28 – Lipcanii erau tătarii lituanieni stabiliți cândva lângă Hotin – vezi Vasile Stati – Dicționar moldovenesc – românesc, Chișinău, 2003

29 – Arhivele Naționale Iași (A.N.I.) – Colecția de documente (Col. Doc.) P. 873 / 3

30 – ibidem – P. 459 / 28

31 – ibidem – P. 892 / 2

32 – Cantemir, Dimitrie – Descrierea Moldovei, Chișinău, 1992, pag. 82

33 – Bogdan, N.A. – Orașul Iași, 1914, pag. 344

34 – ibidem – pag. 234

35 – Codrescu, Teodor – Uricariul, vol. 22, pag. 442

36 – Bogdan, N. A. – Orașul Iași, 1914, pag. 344

37 – ibidem – pag. 358

38 – ibidem – pag. 109

39 – ibidem – pag. 110

CARTOFILIE

Documente cartofile autentice referitoare la tragedia fabricii de zahăr de la Mărășești



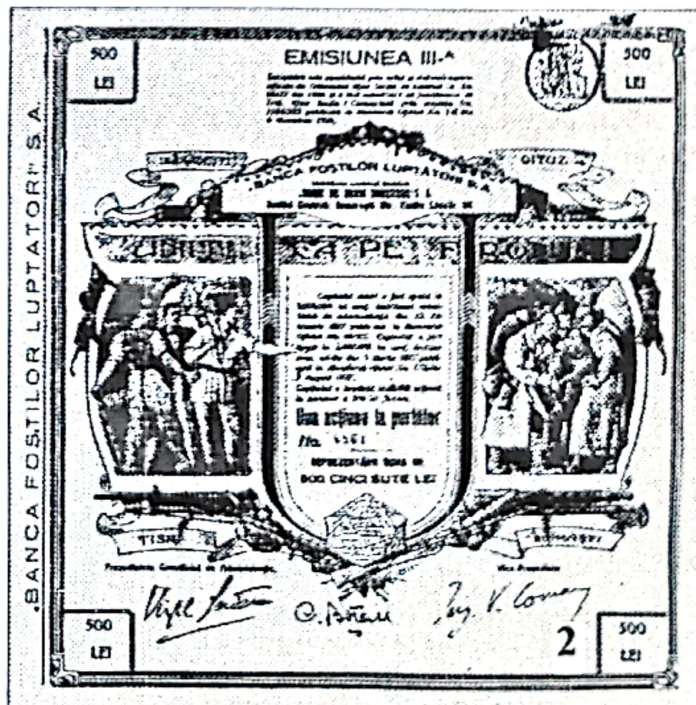
În ultimul deceniu se constată o diversificare și în același timp o specializare a domeniilor de colecționare. Abundența de material informativ privind anumite tematici în publicațiile de resort, pe de o parte, precum și accesibilitatea la piesele adesea mult ușurată de libertatea de comuni-

care între colecționari pe plan internațional și în plus licitațiile pe internet, pe de alta, au avut ca efect o deviere a tendințelor în optica colecționarilor de la general la particular, de la acumulări cantitative la selecțiuni calitative. Dacă acum câteva decenii se mai colecționau „hârtii de valoare românești” (acțiuni, obligațiuni, împrumuturi publice, polițe de asigurare, etc) sau cărți poștale ilustrate românești în general, acest lucru în perioada actuală este iluzoriu: renunțăm „sac fără fund”. E suficient să urmărim evoluția și explozia prețurilor în ultimul timp pentru a renunța la ideea unei colecții pe cât posibil completă în acest domeniu. Apreciez numărul de „hârtii de valoare românești” (în granițele actuale) din doar câteva colecții din

care am aflat, la vreo 4 – 5.000 piese diferite iar la ilustrate numărul e cu mult mai mare, de ordinul zecilor de mii. Există unele excepții însă în mod sigur, marea majoritate a colecționarilor trebuie să se limiteze la posibilitățile financiare personale, de obicei modeste.

Aspectul pozitiv al situației este concentrația de profunzime pentru tot mai multe subteme. Din ce în ce mai mulți colecționari sunt specialiști competenți în domeniul lor în loc de generalisti superficiali. Astfel la „hârtiile de valoare” s-au cristalizat unele tematici preferențiale ca „petrol”, „bănci”, „căi de comunicație” mai ales feroviare, diferite ramuri industriale și agricole ca „automobile”, „produse chimice”, „bere”, „zahăr”, „vin”, „forestiere”, etc.

O diferență analoagă se constată și în colecțiile cartofile. În sectoul tematic, deci lăsând la o parte topografia unde predomină locurile natale sau regiunea geografică în care trăiește colecționarul, remarcăm printre altele un interes deosebit pentru ilustratele cu motive feroviare (gări, depouri, material rulant, poduri, tunele, deraieri), piese real – foto ca documente autentice privind ostilitățile militare, obiective industriale cu amănunte tehnice ieșite din comun, etc.



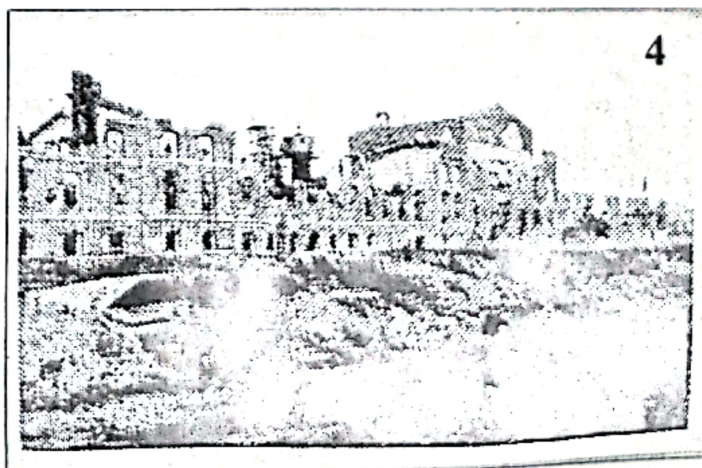
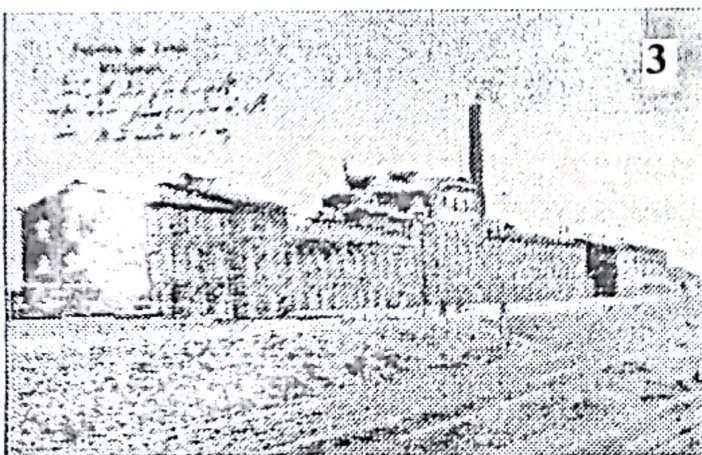
Din lunga listă cu subiecte interesante am ales pentru prezentarea tematicii industriei zahărului pentru care există atât literatură documentară adecvată cât și un bogat material de colecție în acțiuni cât și piese cartofile ilustrând fabricile respective. Spațiul de publicație fiind limitat mă voi mărgini în continuare la Fabrica de Zahăr Mărășești care din toate fabricile de zahăr românești a avut soarta cea mai tragică și pentru care sunt în măsură să prezint din colecția personală material documentar cartofil cu siguranță necunoscut și deci adecvat pentru cititorii interesați de acest domeniu. Sper să reușesc să ilustrez elocvent sfârșitul dezastruos al impunătorului complex de clădiri al acestei fabrici (fig. 3) în urma crâncenelor operațiuni din primul război mondial hotărâtoare bătăliilor din zonă. Imaginile care urmează vor ilustra atât amploarea cât și detaliile mai reprezentative ale acestor acțiuni distructive.

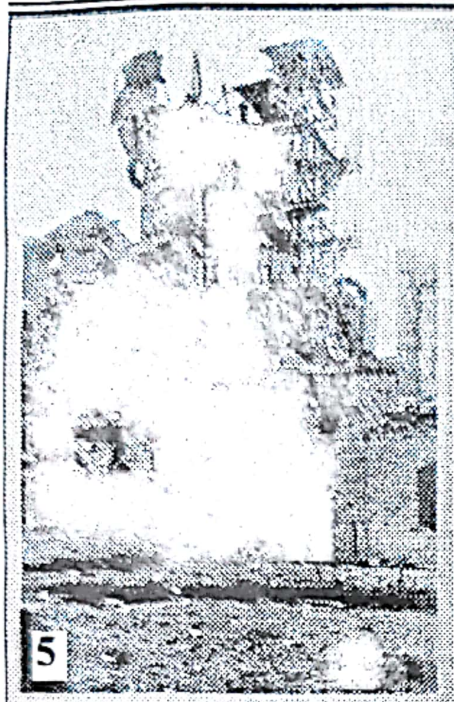
Cu ani în urmă am colecționat fotoilustrate militare germane în alb / negru din fig. 1 purtând indicativul 336 R (R de la Rumanien) și având pe verso textul manual tradus „Fabrica de Zahăr din Mărășești distrusă prin bombardament de artilerie” fără a bănuî rolul pe care-l va juca în continuare. Am utilizat-o deja pentru a ilustra valoarea documentară a pieselor cartofile într-o contribuție apărută mai de mult în „Magazin de filatelie, cartofilie și numismatică” din Constanța. Instantaneul a fost luat în timpul inspecției terenului de lupte de către ofițerii statului major german cu toții neînarmați, deci după cucerirea fabricii și încetarea temporară a ostilităților locale. Gropile individuale de tragere sunt clar vizibile, clădirea fabricii este în stare de ruină, doar panoul firmei a rămas ca prin minune, intact. Într-o discuție ocazională cu nepotul unui ofițer care a luptat efectiv la Mărășești în cadrul căreia i-am arătat ilustrata, acesta bănuia că și-a recunoscut bunicul în tinerețe fără a fi însă absolut sigur. De la el am aflat adresa unei veritabile surse de material documentar suplimentar.

E o tradiție unanimă ca în urma războaielor militare supraviețuitori să se constituie în asociații și uniuni ale veteranilor sau a foștilor combatanți, organizând întruniri, aniversări și manifestând solidaritate și atașament cu familiile și orfanii celor dispăruți. România nu a făcut nici ea excepție. Veteranii primului război mondial au inițiat în anul 1925 până și o „Banca a foștilor lup-

tători S.A.” pe bază de acțiuni la purtător, cu sediul central în strada Vasile Lascăr nr. 98 din București. O astfel de acțiune de 500 lei este reprodusă în fig. 2 și ne documentează asupra a două majorări ale capitalului social în 15 februarie și 5 martie 1927 până la suma însemnată pentru acele timpuri, de 5.000.000 lei. Sub lozincă „Uniți ca pe front” sunt revocate în cele patru colțuri ale documentului, denumirile câmpurilor de lupte înverșunate: Mărășești, Oituz, Mărăști și Tisa. Asemenea uniuni au existat și în Germania, chiar mai multe, în funcție de fronturi, mari unități sau regimente. Soarta și durata acestora sunt obiectiv limitate pentru că cel puțin după 70 – 80 de ani se sting din viață și ultimii membri. Dacă presupunem că în 1917 militarii cei mai tineri aveau 17 – 18 ani, deci născuți în anul 1900, toți ar fi trebuit să fi depășit suta de ani.

Am putut lua legătura cu succesorii unei astfel de asociații a veteranilor de la Mărășești reușind să arunc o privire în rafturile cu materiale de arhivă păstrate cu sfințenie ca amintire: hărți militare, albume cu fotografii personale, carnet de identitate și de de sold, plachete și mărci





de identificare, decorații, ordine, medalii, elemente de uniformă și accesorii, schije de obuze și grenade operate din trupurile răniților și multe altele. Mai interesante pentru mine au fost unele cărți poștale i-

lustrate militare care nu cred că s-au mai păstrat în alte exemplare. După multe tratative și tocmeală mi-a reușit achiziționarea a încă 5 piese pe care le-am considerat mai deosebite și reprezentative, dar la un preț exagerat, situat dincolo de orice limită cartofilă, undeva în domeniul documentelor istorice ceea ce de fapt sunt. Toate au versoul prevăzută cu liniatură de c.p.i. și poartă texte manuale care provin conform scrisului, de la persoane diferite. Presupun că ar putea fi de interes mai ales pentru cititorii și colecționarii moldoveni.

Le prezint în continuare:

Figurile 3 și 4 trebuie să fie privite simultan și analizate comparativ. Clișeele au fost realizate din aproximativ aceeași poziție și permit multe comentarii. Ilustrata color mai veche a circulat la 30 aprilie 1908 și înfățișează întreaga latură frontală a fabricii. Pentru orientare, în colțul din dreapta jos se vede un fragment din calea ferată. Perechea germană alb / negru cu indicativul 330 R arată nu numai clădirea cu denumirea firmei „Fabrica și Rafinăria de Zahăr”

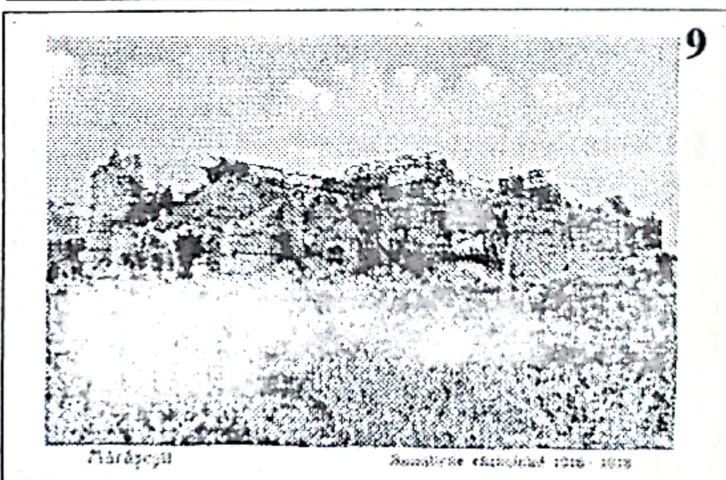
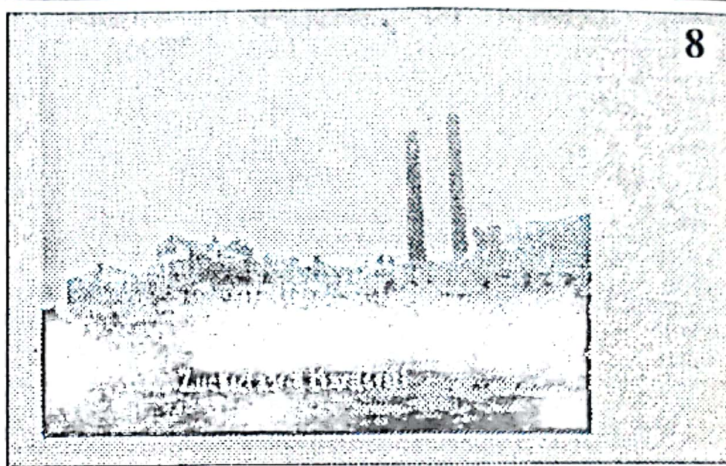
transformată în ruină, ci și peluza din prim plan folosită prin săpături și alte amenajări adecvate, ca dispozitiv de apărare. Se disting tranșee, gropi individuale și un adăpost subteran în fața căruia se mai găsesc adunate vreo 10 unelte: târnăcoape, cazinale și lopeți. Doar un militar german singuratic neînarmat, fumându-și pipa, privește spre obiectiv. Pe verso este scris manual (tradus) „Fabrica de zahăr Mărășești, România, vara 1917”.

Ilustrata alb / negru din fig. 5 înfățișează distrugerile văzute dinspre curte, în direcția corpului central al clădirii. Doar schelăria metalică și scările de acces la cele două turnuri au rămas nelovite. Este vorba de cuptoarele de var tip Kern necesare arderii calcarului și fabricării varului utilizat apoi sub formă de lapte de var la epurarea zeturilor. Textul manual menționează doar „Mărășești, 1917”. Analizând cu lupa atent și comparând detaliile din imaginile reproduse în fig. 6 și 7, se constată că ambele reprezintă distrugerile din hala situată în stânga corpului central al clădirii însă din unghiuri diferite. În acele timpuri această parte a fabricii purta denumirea de „Secția Brut”. Se observă la prima vedere că toate utilajele sunt iremediabil distruse. La fig. 6 fără indicativ, poartă textul manual tradus „Vedere parțială a fabricii de zahăr de la Mărășești, după ofensivă. România, vara 1917”. Iar la fig. 7 cu indicativul 326 R este înscrisă cu textul, de fapt cel mai interesant, în traducere „Interiorul fabricii de zahăr Mărășești după grelele lupte. În încăpătoarele subte-

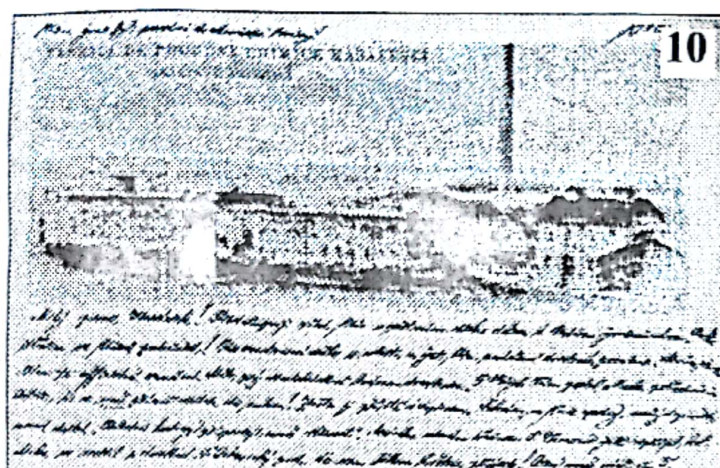


rane au fost staționate în așteptare trupele de rezervă ale diviziei noastre. România, în vara 1917". După sursele consultate, ofensiva germană a început la 6 august 1917 și a durat două săptămâni. Cert este că fabrica de zahăr a fost cucerită și ocupată de trupele germane, aceasta constituind doar o piatră de mozaic în complexul ostilităților militare din zonă. Luptele înverșunate pentru cucerirea satului Mărășești s-au dat la 9 – 11 august și apogeul – renumitul contraatac îndârjit al românilor la care nimeni nu se aștepta și care a oprit definitiv înaintarea germană în Moldova asigurând în felul acesta supraviețuirea ultimei porțiuni din Regatul României rămasă neocupată, a avut loc la 19 august 1917. În ce context de împrejurări și când exact a fost distrusă fabrica de zahăr nu am putut afla, probabil în zilele de 9 – 11 august. Am aflat ulterior că o cronologie amănunțită a luptelor de la Mărășești este cuprinsă în lucrarea lui Constantin Kirițescu „Istoria războiului pentru întregirea României”. Neavând acces la acest material reproduc doar ce mi s-au relatat, date fiind unele amănunte dramatice suplimentare: „Prin defecțiunea produsă în porțiunea rusească a frontului, cea de sub comanda generalului Rogoza, germanii prin Corpul I (Divizia a 12-a bavareză și Divizia a 76-a) de sub comanda generalului von Morgen, trec de linia fabricii de zahăr și sunt cu greu opriți în fața satului Mărășești. În sectorul dintre gară și fabrica de zahăr s-au desfășurat în aceeași zi cele mai crâncene confruntări. La sfârșitul celei de a treia zi de înclăstări, unitățile comandate de generalul Scărișoreanu din Regi-mentul 40 la care se adugă cele ale Regimen-tului 35 și apoi a Regimen-tului 9 vânători, recuceresc pozițiile pierdute din zona frontului de la Mărășești, între acestea și fabrica de zahăr”.

O altă fotoilustrată germană, cea din fig. 8, din păcate de calitate mediocră, permite în urma unei analize amănunțite, unele concluzii interesante. Remarcăm starea de ruină și distrugerile suferite de întregul ansamblu al fabricii de zahăr dintr-o altă perspectivă. Piesa nu este prevăzută cu vreun indicativ și scrisul alb de pe față s-a realizat prin înscrierea textului cu tuș pe negativul clișeului. A circulat prin poșta militară de campanie germană fiind expediată din Faurei abia la data de 11.12.1917, deci după exact 4 luni de la ofensiva care a provocat dis-



trugerea fabricii. Textul manual de pe verso este banal, oarecum hazliu și ne permite să aruncăm o scurtă și indiscretă privire asupra stării de spirit și al preocupărilor personale ale „agresorilor ocupanți”. Majoritatea trupe era formată din băieți de 18 – 20 de ani trimiși la război fără să știe unde și pentru ce, în slujba unei politici internaționale necruțătoare care își urma logica și dinamica proprie și pe care soldatul de rând în nici-un caz nu o mai putea influența. În traducere, textul menționează: „Dragi părinți și Erich. Ieri v-am pus la poștă o ladă cu mazăre. Sper să o primiți în bună stare. Trebuie să alegeți mazărea căci înăuntru sunt multe gângănii negre. Cu salutări inimoase și o revedere cu bucurie și sănătate, rămân al vostru recunoscător fiu, Willy”. Analizând imaginea surprinde faptul că spre deosebire de cea deja prezentată, cele două coșuri ale fabricii stau neclintite pe poziție, deși privite cu lupa au suferit cel puțin 6 și respectiv 8 lovituri de artilerie. Cunoșcând deja din ilustratele anterioare enormele distrugeri ale acelorași proiectile și grenade în interiorul fabricii, îmi permit să consider că cea mai plauzibilă explicație a rezistenței lor „eroice” dea-dreptul neverosimilă în fața atâtor obuze



inamice este următoarea: majoritatea loviturilor sunt străpungeri centrale directe, aproape perfect aliniate pe verticală, aproximativ în mijlocul coșurilor acolo unde unghiul de incidență este maxim, fiind aproape un unghi drept. Forma proiectilelor ascuțite spre vârf, ușor bombate spre exterior, coroborată cu curbura convexă a coșurilor aproape cilindrice, provoacă deja la o mică abatere de la linia mijlocului spre margini, o micșorare rapidă a unghiului de incidență dând naștere fenomenului cunoscut în artilerie sub denumirea de „ricșet” - în acest caz „ricșet lateral”. Pe coș aproape că nu rămân urme, cel mult mici ciobituri marginale iar la obuz este atinsă doar partea lui laterală, bombată, ceea ce nu produce detonarea, ci doar devierea. În astfel de cazuri explozia se va declanșa abia la următorul contact al obuzului cu solul sau cu alt obstacol aflat pe traiectoria deviată. Pentru străpungeri, explicația este simplă: la tragerile de artilerie asupra clădirilor regulatorul de focuase din echipa de servanți a piesei de artilerie reglează cu o cheie specială focuasele abia în ultima clipă, înainte de trage, iar funcție de natura obiectivului inamic, de obicei pe poziție „de mică întârziere” (de

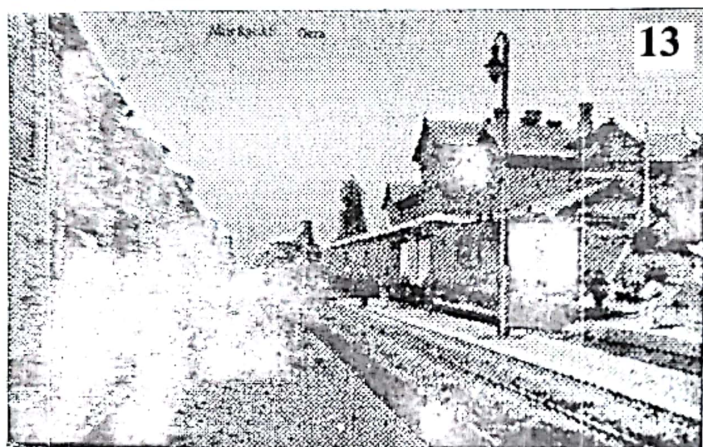
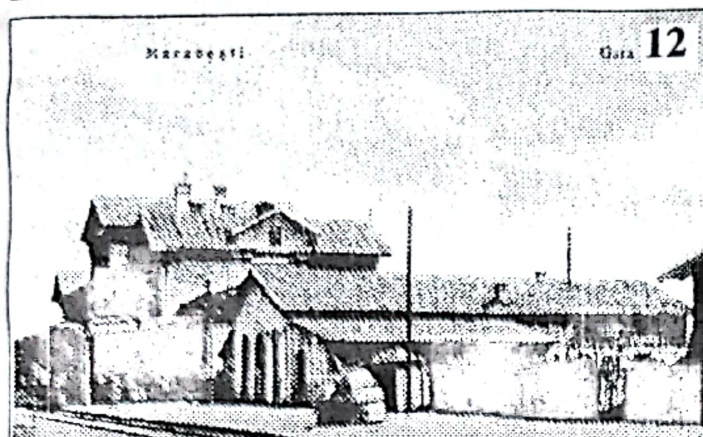
ordinul milisecundelor), pentru ca explozia să nu se producă instantaneu pe suprafața exterioară a țintei ci în interiorul acestuia pentru a se obține o eficiență distructivă maximă. Coșurile nefiind ținte propriu - zise au fost lovite accidental cu proiectile reglate pentru construcții mai voluminoase (clădiri, hale) ori diametrul coșurilor fiind doar de câțiva metri, exploziile au avut loc după străpungerea și părăsirea coșului, dincolo de acesta și fără să-l afecteze serios (cu excepția orificiului).

Comparând imaginile constatăm că încă în timpul celor 2 - 3 zile de ocupație germană a fabricii, înaintea recuceririi de către trupele române la 11 august, așa dar în intervalul 9 - 11 august când cu siguranță au fost făcute și cele două fotografii, coșurile au dispărut. În subsolurile fabricii s-au adăpostit după cum am văzut, rezervele de trupe militare germane. Este posibil și chiar foarte probabil ca din cauza pericolului de prăbușire pe care-l reprezentau coșurile oricum afectate în stabilitatea lor, acestea să fi fost demolate intenționat prin explozii controlate. În sprijinul acestei ipoteze prezint în fig. 9 o ilustrată în nuanțe de verde a „Edit. Soc. Invalizii de război din Bacău” cu titlul „Mărășești. Amintirile războiului 1916 - 1918” în care se văd în spate distrugerile la complexul fabricii. În partea stângă apar foarte clar soclurile naturale ale celor două coșuri, rămășițe înalte de doar câțiva metri, la primul remarcându-se chiar unul din orificiile de obuz. E neverosimil ca un astfel de efect de „demolare geamănă” să fi fost realizat prin foc de artilerie. Ar fi de dorit ca cineva competent și mai bine informat dintre experții locali să clarifice această chestiune.

Un alt aspect care ar putea fi de competența istoriografiei militare locale este în legătura cu imaginea din fig. 10. Această ilustrată din anul 1905 prezintă „Fabrica de produse chimice Mărășești - Societate Anonimă” situată după cum mi s-a spus, în apropierea fabricii de zahăr, la mică distanță de linia ferată care duce spre București. În ce măsură a fost și ea afectată de ostilitățile militare din august 1917 nu am putut afla. Rămâne însă speranța ca cineva dintre cititori să ne poată oferi unele informații în acest sens.

În încheiere mai prezint în fig. 11 o piesă nelegată de fabrica de zahăr dar referitoare la luptele și distrugerile de la





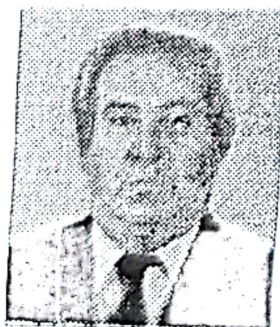
producerea unei picturi semnată de Camelia Achimescu, Mărășești, 1918. Poartă textul „Gara veche Mărășești în urma luptelor din 1917 – 1918” și supraștampilă violetă aplicată ulterior „Biserica Neamului Mărășești” unde probabil a fost distribuită. Observăm că distrugerile au afectat mai mult clădirile anexă și cele vis – a vis, corpul central al gării văzut din spate, în stânga, e aproape intact și a putut fi reparat cu destulă ușurință după cum ne ilustrează vederea cu unele urme de reconstrucție din fig. 12. Cum se prezenta clădirea gării înainte de război se poate vedea în fig. 13 unde ornamentațiile în zidărie sunt încă intacte. Personal consider menționarea anului 1918 în legătură cu distrugerea gării și a luptelor de la Mărășești pe vederea pictată din fig. 11 ca neconformă cu realitatea și menționez: gara a fost distrusă în august 1917. În 1918 la Mărășești nu au mai avut loc nici un fel de ostilități militare. În ianuarie 1918 au avut loc doar în Basarabia unele bătălii victorioase cu trupele rusești, după ce sovietele ajunse proaspăt la putere, au declarat la 13 / 26 ianuarie 1918, război României.

Mărășești. Ilustrata color executată de editura Luceafărul din București circulată conform ștampilei poștale abia la 20 august 1924 este re-

prof. Helmut KULIANEK-Germania

8 Iunie – Ziua Transportului în Comun din România

Tramvaiul timișorean

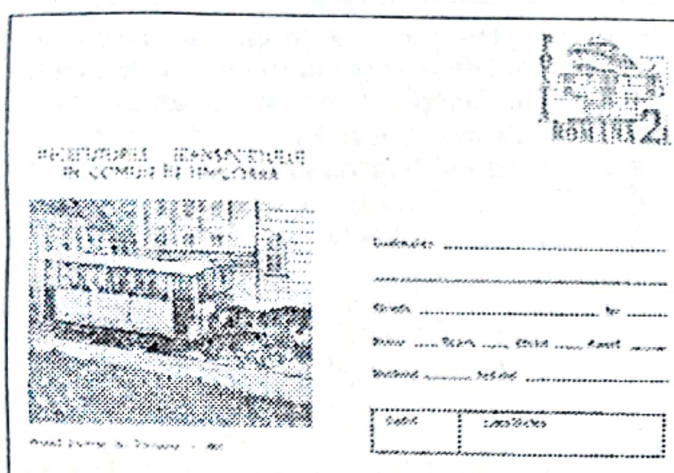


Desvoltarea industrială în lume a condus la dezvoltarea rețelei de căi ferate între localități pentru transportul materiilor prime și a produselor precum și a oamenilor. Trep-tat a crescut însă și populația orașelor în care s-au format unități industriale, dezvoltându-se și aria de

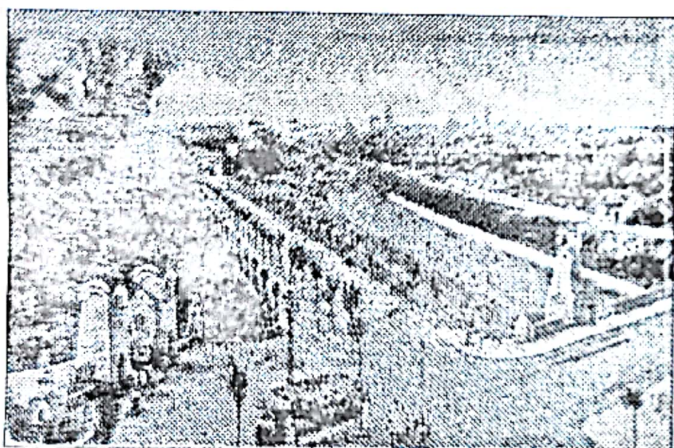
deplasare urbană a locuitorilor de la domiciliu la locul de muncă. Timișoara a urmat o astfel de dezvoltare după anul 1850 cu consecințe asupra creșterii populației și a necesității de deplasare urbană. Deplasare cu trăsurile sau omnibuze trase de cai care constituiau principalele mijloace de transport în localitate, nu puteau satisface ce-

rințele creșterii în ritm susținut a dezvoltării amintite.

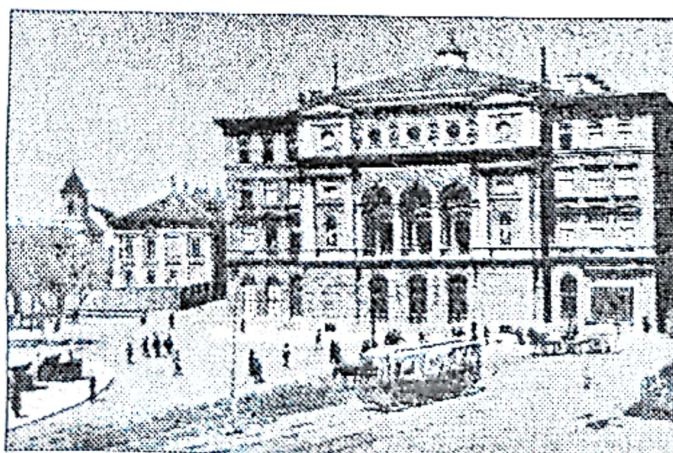
O primă soluție pentru transportul unui număr mare de călători și mai rapidă și eficientă a fost introducerea tramvaiului pe cale ferată tras de cai așa cum de altfel începuse și activitatea feroviară. După ce în anul 1832 a apărut acest mijloc de transport la New York apoi în anul 1854 pe continentul european la Paris, în anul 1869 o fost introdus la Timișoara, prima localitate din teritoriul actual al României. Cea mai veche linie de tramvai pe cale ferată cu cai din Timișoara a fost inaugurată la 8 iulie 1869 și era între Cetate (Piața Sf. Gheorghe) și Fabric (cartier) în lungime de cca 1,9 km. După cum se observă, prima linie a fost „cerută” de cartierul în care începuse să se desvolte industria, în



Plic cod 096 / 84 - Începuturile transportului în comun în Timișoara - Primul tramvai din România - 1869 (cu cai)



Primul tramvai electric pe o c.p.i. color ciclată în anul 1922 dar editată înainte de anul 1914 (identificat editor - F.R.F. / T.)



C.p.i. color reeditată de Editura "Noi" cu imagine din anul 1914 - 1918 - posibil un tramvai de tip B

care se construiseră o serie de fabrici – de unde și denumirea.

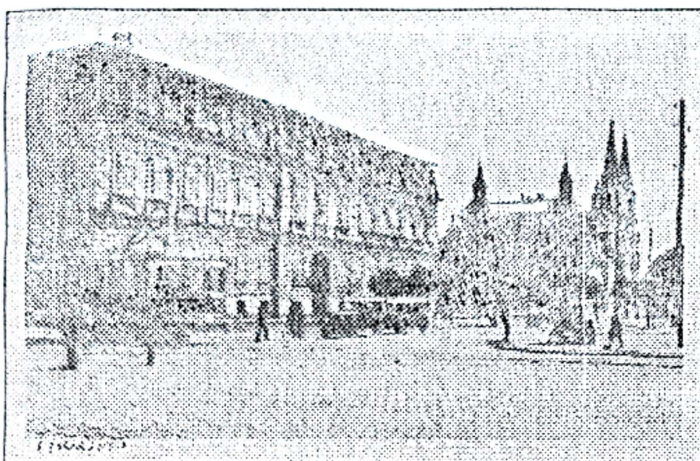
După 15 ani de la apariția sistemului de transport în comun pe continentul european, la Timișoara începe să se extindă rețeaua de linii ferate pe care circulau tramvaiele trase de cai. În monografiile consultate privind transportul în comun din Timișoara, există o frumoasă imagine a unor astfel de tramvaie în Piața Sf. Gheorghe.

Statutul societății care a pornit acțiunea de introducere a mijlocului de transport cu cai a fost elaborat la 27 septembrie 1868 și aprobat peste 2 luni când s-a înregistrat cu denumirea „Societatea de tramvaie cu cale ferată Timișoara”. După inaugurare a avut denumirea de „Societatea de tramvaie cu cai din Timișoara”.

Primele vagoane ale tramvaiului cu cai au fost procurate de la „Fabrica de Vagoane din Viena”. Aveau cutia și scheletul din lemn, o lungime totală de 4,3 m, lungimea platformei 0,77 m și aveau 16 locuri pe bănci. Unele vagoane aveau 2 compartimente – clasa I-a și a II-a și cu taxare diferită, dar din anul 1875 s-a trecut la o singură clasă. S-au mai procurat apoi vagoane tot de la „Fabrica de Vagoane din Viena” și de la „Fabrica de Vagoane Simmering” și din Graz. De menționat că s-au procurat și câteva vagoane pentru transport mărfuri. Au existat și 10 vagoane trase de câte 2 cai și iarna se înghetă al treilea uneori, restul fiind trase de câte un cal.

Dar într-un cartier berlinez, la 16 iunie 1881 s-a inaugurat prima linie din lume cu tramvai electric în lungime de 2,5 km, opera inginerului german Ernest Werner von Siemens. Sistemul începe să se extindă în alte mari orașe europene, din Statele Unite ale Americii și din alte țări. După ce la 9 decembrie se inaugurează prima linie de tramvai electric la București între Cotroceni și Obor (5,5 km) sistemul se introduce și la Timișoara în anul 1899.

Din anul 1894 au început discuțiile și tratativele pentru introducerea tramvaiului electric iar în anul 1897 societatea a contractat cu firma „Societatea Unită de Electricitate din Budapesta – Viena” și cu firma „Singer Felix & Comp.” montarea cablurilor electrice lucru care a fost terminat la începutul anului 1899 și în luna iulie 1899 a început să circule tramvaiul electric în Timișoara pe liniile care au fost tramvaie cu cai și



C.p.i. nuanță sepia Edit. C. Florescu, Craiova, B-dul Carol 77 - Timișoara - necirculată - tramvai asemănător ce cele procurate până în anul 1914

care între timp se extinsese în mai multe cartiere ale orașului. Din anul 1897 societatea se va numi „Tramvaiele Comunale Electrice din Timișoara – Societate pe acțiuni”.

Primele tramvaie electrice s-au procurat de la „Societatea Unită de Electricitate Budapesta – Viena” și de la „Societatea Felix Singer & Comp.” din Berlin, tramvaie care au fost categorisite – tip A. Aveau următoarele caracteristici: motorul de 20 CP sau 25 CP, lungimea totală 6,7 m iar a cutiei interioare de 4,36 m. Lungimea platformei era de 1,1 m și distanța între centrele osiilor era de 1,28 m. Avea 18 locuri pe scaune și 12 locuri în picioare. Ca remorci s-au folosit unele vagoane de la tramvaiul cu cai.

Din anul 1904 societatea se numea „Tramvaie Comunale Timișoara” ca urmare a faptului că tot patrimoniul societății anterioare a fost cumpărat de Consiliul Comunal al orașului. Pentru a se face față cerințelor de transport datorită dezvoltării industriale și a creșterii numărului de locuitori, în anul 1906 s-au procurat tramvaie de tip B de la firma „Schlick” din Budapesta, tramvaie care aveau 2 motoare (la fiecare osie), lungimea peste tampoane de 9,6 m, lățimea de 2,1 m, distanța între centrele osiilor era de 3,6 m. Aveau 24 locuri pe scaune și 24 locuri în picioare. În continuare se vor mai procura vagoane motoare de acest tip B în anii 1909, 1912, 1913 și 1914 cu anumite îmbunătățiri.

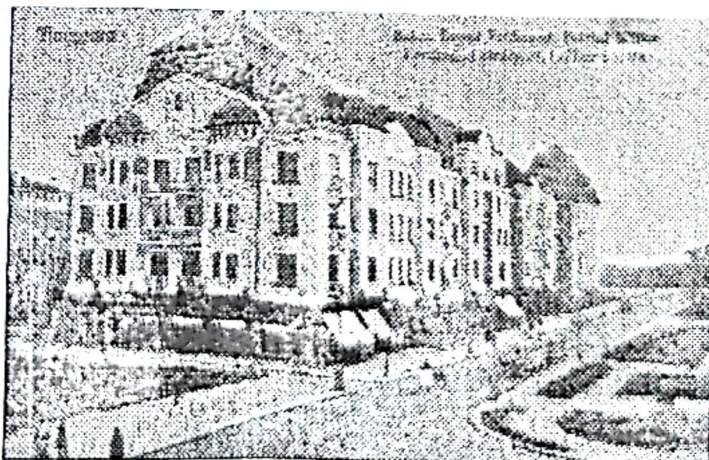
Este de remarcat că în anii 1914, 1915 și 1916 s-a construit de către societatea din Timișoara câte un vagon remorcă. În anul 1916 s-a procurat și o locomotivă electrică de la „Fabrica Weitzer de Vagoane” din

Arad pentru a se efectua transportul de marfă remorcând vagoanele de cale ferată la întreprinderile care aveau linii interioare, având în vedere că de la început ecartamentul tramvaiului a fost ca cel feroviar de 1.435 mm.

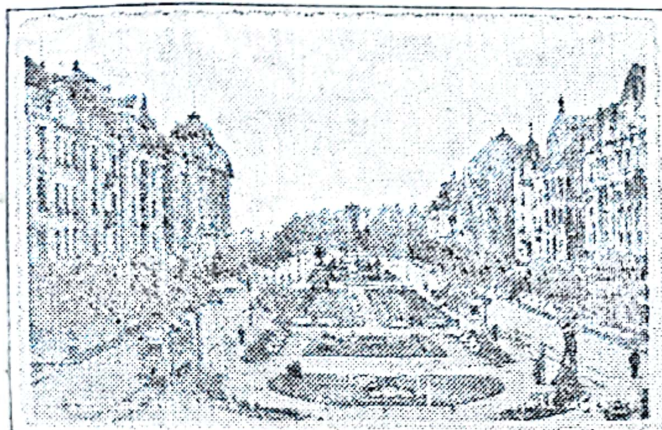
În perioada primului război mondial tramvaiele s-au folosit și pentru unele transporturi locale militare dar au suferit și stricăciuni nefiind întreținute la timp în această perioadă. Parcul de vagoane în anul 1919 era de 43 vagoane motoare, 3 vagoane remorci și 2 pluguri de zăpadă.

Situația financiară după terminarea războiului a condus la găsirea unor soluții interne pentru asigurarea unui parc corespunzător. Astfel, în anul 1920 s-au proiectat ateliere pentru construirea vagoanelor motoare de tramvai și remorci, construcția

acestora începându-se în anul 1922 când s-a fabricat 1 vagon motor tip C și 9 remorci. A continuat în anii 1924, 1925, 1926, 1927 și 1928 fabricarea vagoanelor motoare de tip C, D, E și F, tipurile având îmbunătățiri și modificări mici a dimensiunilor și locurilor pentru călători. Vagonul motor tip D avea lungimea peste tampoane de 8,9 m, lățimea 2,17 m, lungimea între centrele osiilor 2,9 m. Avea 22 locuri pe scaune și 21 în picioare. Vagonul motor de tip F avea aproape aceleași dimensiuni ca cel de tip D cu deosebirea că scheletul era din fier și avea 18 locuri pe scaun și 25 în picioare. Au apărut și vagoane de tip F II cu dimensiuni mai mari ca tipul F, cu 24 locuri pe scaune și 28 locuri în picioare. Vagoanele remorci de tip C aveau lungimea peste tampoane de 7,5 m, distanța între centrele osiilor de 2,3 m, lățimea de 2,7 m. Pe



C.p.i. editată de Librăria Galambos könyvk, nr. 60 - 1928 - ilustrația, Gh. I. Gh 23487 - necirculată - posibil cu tramvai construit după anul 1928 notat de tip C sau D



C.p.i. a / n, fără date de identificare editură, circulată în anul 1938 posibil cu tramvai din cele construite prin anul 1931, de tip F

scaune aveau 18 locuri și în picioare 21 locuri. S-au construit și remorci de tipul C II cu dimensiuni ceva mai mari și cu câteva locuri mai mult.

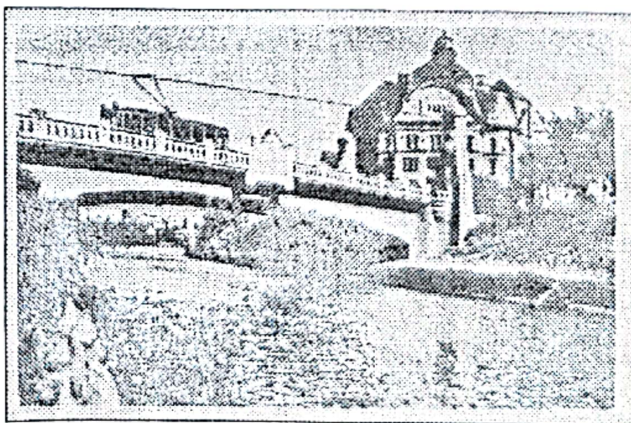
Notabil este și faptul că în anul 1928 s-a construit și o locomotivă electrică pentru transportul de marfă. Între anii 1929 și 1931 s-au mai construit 12 vagoane tip F II dar criza economică mondială declanșată în această perioadă, a determinat sistarea construirii vagoanelor motoare și remorci la Timișoara până în anul 1941. În anii 1942 și 1943 s-au construit 4 vagoane motoare tip F II dar deplasarea liniei frontului din cel de al doilea război mondial și angajarea în operațiunile militare a condus din nou la sistarea construcțiilor de tramvaie în orașul de pe Bega. La 3 iulie au început bombardamentele anglo - americane producând avarii și rețelei de linii ale tramvaiului iar cu eforturi deosebite, au fost transportate trupe românești la diferite acțiuni în oraș în lunile august și septembrie 1944. După trecerea liniei frontului de Timișoara s-au efectuat reconstrucțiile necesare și în anul 1949 a fost proiectat primul tramvai pe boghieri cu câte două osii fiecare. Acest vagon avea caroseria metalică sudată, lungimea totală de 13,2 m, lățimea de 2,24 m, distanța între centrele pivoților boghiurilor de 6,2 m și 4 motoare a câte 25 kw fiecare. Pe scaune erau 21 locuri și în total puteau sta în picioare 121 călători. Se putea deplasa cu o viteză maximă de 50 km / h. Vagonul s-a pus în circulație și până în anul 1954 s-au construit 7 exemplare din acest tip notat Gb 2 / 2. În anul 1954 s-a sistat construcția conform hotărârii organelor superioare

considerându-se că întreprinderea să rămână numai cu exploatarea tramvaielor așa cum era stabilit prin atribuțiile unei astfel de întreprinderi la acea vreme.

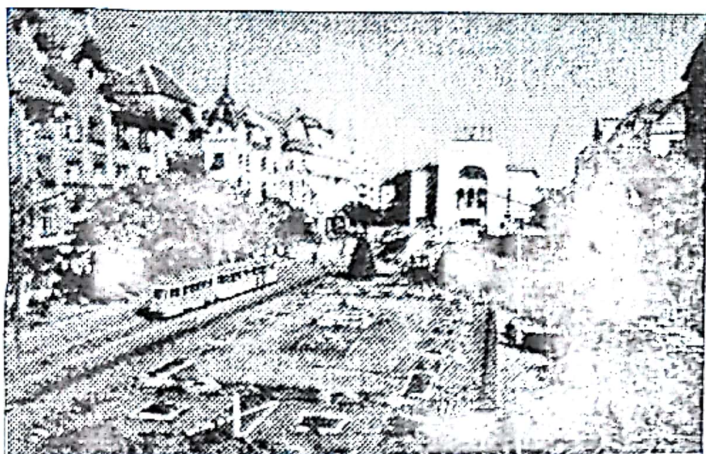
Pentru dotarea cu noi tramvaie necesare creșterii numărului de călători, s-au procurat în anul 1955 - 20 de tramvaie pe boghieri de la Întreprinderea Electroputere Craiova. Lungimea totală a acestora era de 14,2 m, lățimea de 2,3 m, distanța între pivoții boghiurilor de 6 m, cu o capacitate totală de transport de 131 călători. Cele 4 motoare aveau puterea de câte 36 kw fiecare. În atelierele unității timișorene se făceau modificări la tramvaiele vechi și reparațiile periodice la cele noi.

Datorită creșterii continue a industriei locale și a numărului de locuitori atrași în această activitate, cresc și serințele de transport în comun. În 1961 se primesc de la Întreprinderea de Transport București remorci vechi care au fost reparate precum și 4 vagoane motoare cu 4 remorci noi. În 1966 s-au mai procurat și alte exemplare tot de la Întreprinderea de Transport București. Acestea aveau lungimea totală de 9,8 m, distanța între centrele osiilor 2,3 m (vagoanele erau pe 2 osii), aveau 13 scaune și o capacitate totală de transport a 70 călători. Cele două motoare aveau puterea de câte 38 kw fiecare.

În anul 1962 se proiectează din nou în cadrul întreprinderii timișorene un vagon motor tot pe două osii, de aceeași putere ca cele de la București, pornind de la vechile tipuri cu ample modificări - îmbunătățiri. După 1965 se execută modernizarea vagoanelor motoare tip Gb 2 / 2



C.p.i. a / n, I.P.I. 1855, necirculată, editată după anul 1945 (este înscris Republica Populară Română) dar tramvaiul este din cele ce existau după anul 1924.



C.p.i. a / n, editată C.P.C.S., circulată în anul 1966, tramvaiul din imagine cu remorci este dintre cele proiectate la Timișoara pe boghiuri și construite până în anul 1954, tip Gb 2/2

și al celor de la Întreprinderea Electroputere Craiova, utilizând noi materiale și echipamente apărute în industria țării. Se ajunsese în anul 1968 la un parc de 112 vagoane motoare și 57 de remorci.

În anul 1969 s-a sărbătorit centenarul tramvaiului timișorean organizându-se printre altele și o defilare a tramvaielor în frunte fiind 2 tramvaie trase de cai. Și acum se află ca piesă de muzeu un astfel de vagon.

Urmează construirea prototipului tramvaiului de tipul Timiș 2 care are lungimea de 14 m, lățimea de 2,3 m, distanța între pivoții boghiurilor de 6,5 m, 24 de scaune și o capacitate totală de transport de 112 călători. Are două motoare dar cu puterea de 120 kw fiecare. Apreciindu-se calitățile prototipului, se hotărăște construirea unei întreprinderi pentru fabricarea tramvaielor de tipul Timiș 2. Primele 2 vagoane s-au construit în anul 1973 iar în anul următor se construiesc și remorci, continuându-se prin construirea de garnituri – motor și remorcă. După anul 1977 „Fabrica de Vagoane” cum s-a denumit, trece de sub conducerea întreprinderii de transport în comun la ministerul construcțiilor de mașini. Au mai fost procurate o serie de tramvaie pentru a se putea face față cerințelor de transport dar condițiile tehnice pentru întreținere și reparații au scăzut calitativ, tramvaiele suferind uzuri tot mai mari datorită utilizării intensive fără o întreținere corespunzătoare așa cum a fost până în anul 1989.

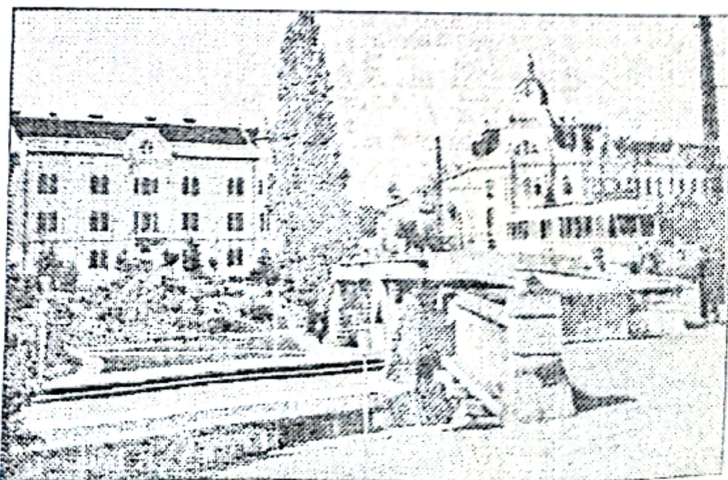
Ca și în alte orașe din țară, după căderea economică din anul 1990 și la Timișoara s-au primit prin donație o serie de tramvaie de la Întreprinderea de Transport Local din Bremen și Karlsruhe. (Germania). Acestea înlocuiesc treptat cele de construcție veche și cele deteriorate.

Rețeaua de linii de tramvai din Timișoara s-a extins treptat în toate cartierele care și acestea s-au dezvoltat, astfel că tramvaiul se regăsește în multe imagini de pe c.p.i. realizate în diferite zone ale orașului de la începutul secolului XX și până în a doua jumătate a acestuia. Am ales câteva din aceste c.p.i. încercând să identific tramvaiul din imagine cu tipul celor descrise, lucru dificil de făcut pentru că au fost variante ale aceluiași tip neobservabile la simpla privire. Apoi tramvaiul nu este surprins într-o poziție vizibilă și mai de aproape pentru a observa eventuale detalii la-muritoare și de aceea pornesc cu gândul că s-ar putea să greșesc în identificare. Nu mă deranjează dacă voi fi corectat pentru a se stabili realitatea.

Am făcut acest mic istoric al tramvaiului timișorean deoarece consider că are aspecte interesante în evoluția sa pe lângă activitatea de exploatare și cea de construcție a tramvaielor care nu o întâlnim la alte orașe din țară care au tramvaie.

Am amintit că există ca piesă de muzeu un vagon al tramvaiului tras de cai. Ar fi frumoasă o carte poștală ilustrată cu un astfel de tramvai tras de cai ca la defilarea din anul 1969 ! Și de ce nu – și cu cele primite prin donație. Vor fi documente istorice peste ani.

ing. Gabriel MĂRGINEANU – Iași



C.p.i. color, Editura Meridiane, circulată în anul 1970 - tramvaiul este de tipu Timiș 2

Bibliografie:

1 – Sarca, Dorin și Radulovici, Gh. – Centenarul tramvaiului din Timișoara (1869 – 1969) Monografie, 1969

2 – Regia Autonomă de Transport Timișoara – 130 de ani de activitate 1968 – 1999, Monografie

SUBIECTE DIVERSE**A fost odată „Orient Express”**

După 125 de ani ne amintim cu nostalgie despre trenul care a stăbătit pentru prima dată continentul european plecând de la Paris ajungând la Constantinopol. Despre cum s-a „născut” acest tren doresc să prezint unele aspecte care au fost premergătoare acestui eveniment.

Est cunoscut că a fost o „explozie” în comunicația umană în urma înființării circulației trenurilor care a condus la o deplasare ușoară și din ce în ce mai rapidă a oamenilor dar și benefică pentru industrie, comerț. Pentru început, distanțele de deplasare a pasagerilor erau mici, în general pe timp de zi și nu era deranjantă lipsa aproape în totalitate a confortului, satisfăcând doar o deplasare mai rapidă decât mijloacele anterioare. Creșterea vitezei de circulație a trenurilor, durata mai mare a deplasărilor pe distanțe mai mari, circulația pe timp de noapte și pe timp de iarnă a impus crearea treptată a unor condiții mai bune pentru călătorie pe tot timpul zilei, în toate anotimpurile anului. Pe timp de iarnă s-au introdus pentru încălzirea călătorilor, vasele cu apă caldă, a sobelor cu cărbuni, compartimentarea vagoanelor, dar acestea nu au rezolvat problema confortului în timpul călătoriei cu trenul – dovadă multe caricaturi publicate în revistele timpului respectiv pe tema lipsei condițiilor de confort, dar și creațiile unor vestiți artiști plastici precum Daumier, ilustrează astfel de aspecte neplăcute.

Se pare că mai mult a deranjat disconfortul călătoriei cu trenul în primele decenii de la înființarea căii ferate în Statele Unite ale Ame-

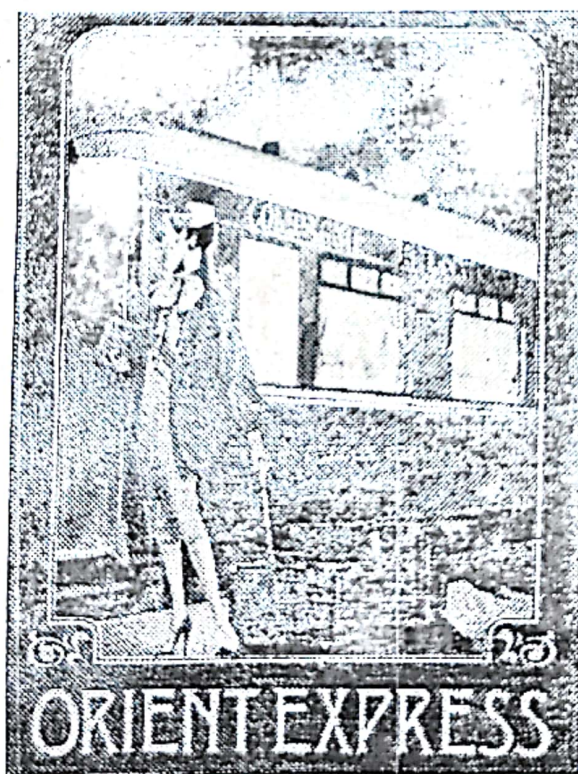
ricii unde distanțele între localități sunt mari, deplasarea pe timp de nopți era necesară pentru stabilirea contactelor între partenerii de afaceri, pentru căutarea de noi locuri de muncă și alte cauze.

După o astfel de călătorie pe timp de noapte pe distanță mare, inginerul american M. George Mortimer Pullman a conceput construirea unor vagoane de călători la care s-au creat un minim de confort în timpul călătoriei pe

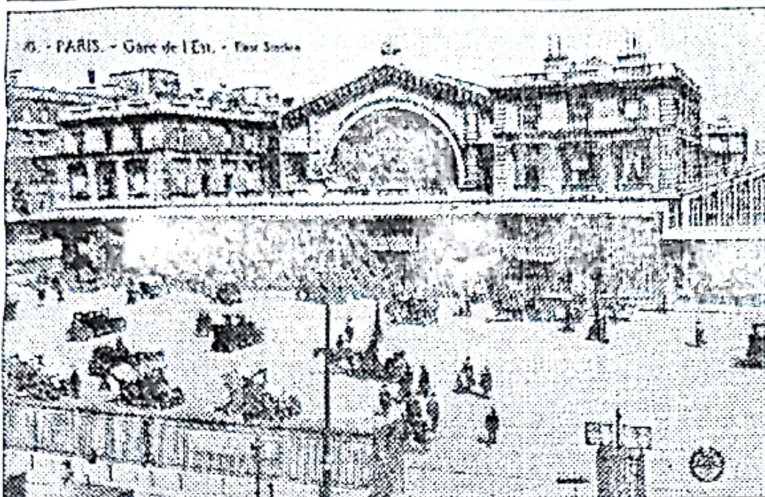
timp de zi dar mai ales pe timp de noapte. Vagoanele erau pe două boghiuri cu câte două osii fiecare la care a făcut o serie de modificări majore. S-a renunțat la intrarea în compartimente pe ușile laterale a cutiei vagonului, accesul făcându-se pe platformele de la capătul vagonului și apoi la bănci pe culoarul din mijloc. S-au conceput vagoane de dormit amenajându-se paturi de o parte și alta a culoarului din mijlocul vagonului, cu cabine de toaletă. Pentru o călătorie lungă s-a creat și vagoane restaurant pentru servirea unor dejunuri.

Vagoanele mai mari, pe boghiuri la care s-au putut amenaja astfel de condiții de confort au fost

denumite după numele inginerului – „vagoane Pullman”. Și toate acestea se întâmplau prin anul 1853 pentru ca în anul 1865 să se formeze primul tren transcontinental din America de Nord care avea în compunere vagoane Pullman salon, de dormit și restaurant. Apoi s-au creat și vagoane cu confort mai ridicat și cu amenajări aparte pentru călătoria oficialităților.



Cp.i. cu afiș pentru „Orient Express” - editat Athena International - Marea Britanie (color, necirculată, nedată)



C.p.i. a / n, necirculată, nedată, cu Gara Paris Est de unde pleca trenul "Orient Express" (editată Imp.-phot "L'Abeille" Paris)

treacă un tren internațional. O primă călătorie cu vagoanele concepute a fost făcută în anul 1872 între Paris și Viena și a fost un succes deosebit, trecându-se la o circulație permanentă a unor trenuri compuse cu astfel de vagoane. De altfel, la timpul respectiv Franța și Austria aveau o industrie a construcțiilor feroviare mai dezvoltată ca material rulant, infrastructură, lucrări de artă și o rețea mai organi-

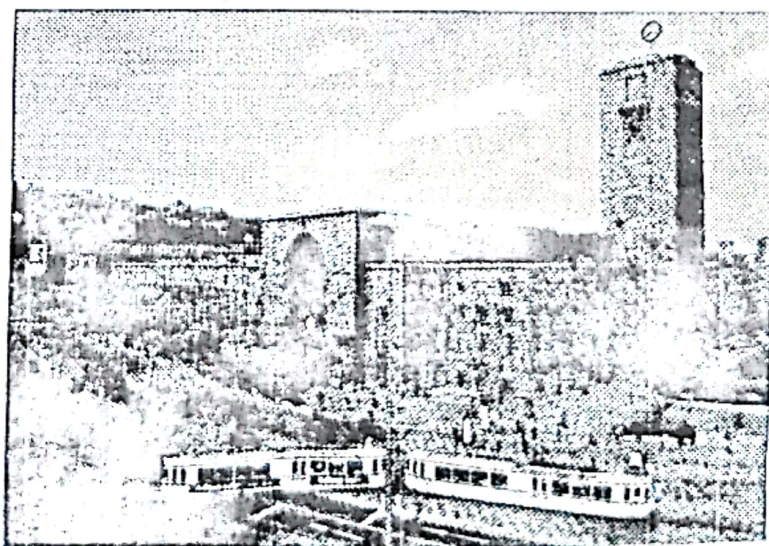
zată. Împrejurările au făcut ca un inginer minier din Belgia – George Lambert Casimir Nagelmackers să întreprindă o călătorie în America de Nord. S-a imbarcat pe 14 decembrie 1867 și a ajuns la New York pe 26 decembrie 1867 de unde a început să viziteze o serie de orașe mari și mine care îl interesa în activitatea obișnuită de până atunci. În timpul călătoriei a sesizat condițiile de confort cu mult mai bune decât cele care erau la timpul respectiv la căile ferate din statele europene și notează amănunțit, face schițe și observă cu multă atenție construcția vagoanelor cu care a călătorit.

Reîntors în Belgia cu un volum mare de note și schițe, Nagelmackers se preocupă îndeaproape de a realiza vagoane similare pentru călătorii în Europa ca cele din America de Nord. Proiectele sale sunt întrerupte în perioada războiului franco – german din anul 1870 după care va continua să găsească soluții tehnice pentru construcția vagoanelor dar să prefigureze și modalități de a atrage administrațiile feroviare și oficialitățile statale în sprijinirea proiectului conceput pentru circulația unor trenuri între țările europene, cu amenajări după concepția proprie privind confortul sporit și asigurarea unor servicii în timpul călătoriilor mai îndelungate, în orice anotimp al anului și pe tot timpul celor 24 de ore ale zilei. Pentru aceasta trebuia să se construiască vagoane după un anumit standard deoarece erau foarte multe tipuri de vagoane ale companiilor feroviare din diferite țări prin care urma să

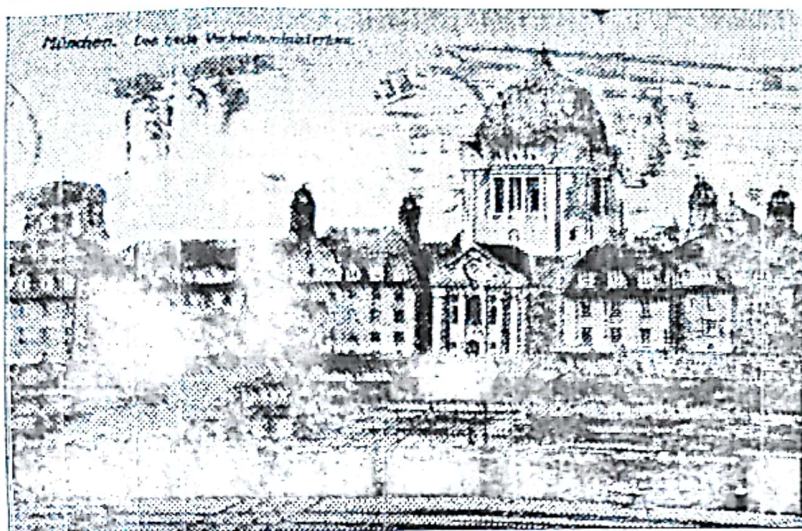
zată.

Ca urmare a succesului înregistrat Nagelmackers a înființat „Compagnie Internationale de Wagons – Lits („Compania Internațională a Vagoanelor de Dormit”) cunoscută sub sigla „C.I.W.L.”, cu capital belgian și avea 5 vagoane de dormit pe două osii cu care a început organizarea circulației trenurilor care aveau în componență și un astfel de vagon pe liniile Ostende Köln, Ostende – Berlin, Paris – Berlin. Inventiv și în colaborare cu alte persoane, Nagelmackers va trata circulația vagoanelor de dormit și pe alte rute între marile orașe și capitale ale țărilor vest și central europene, concepând și alte modalități pentru un confort sporit și asigurarea unor servicii pe timpul călătoriei bine primite de pasageri, în vagoanele salon, de dormit și restaurant. Astfel s-a ajuns ca în anul 1883 la ideea înființării „Trenul Express Orient” viitorul tren cunoscut ca „Orient Express”.

La 17 mai 1883 G. Nagelmackers a obținut acordul oficialităților și a administrațiilor unor



C.p.i. color, necirculată, nedată - Gara Stuttgart una din opririle trenului "Orient Express" (editată Zobel Verlag, Stuttgart,)



C.p.i. color, circulată, nedescifrabilă data, cu gara Munchen, o altă oprire a trenului "Orient Express" (editată Ottmar Zieher, Munchen, "Kunstlerfotochrom")

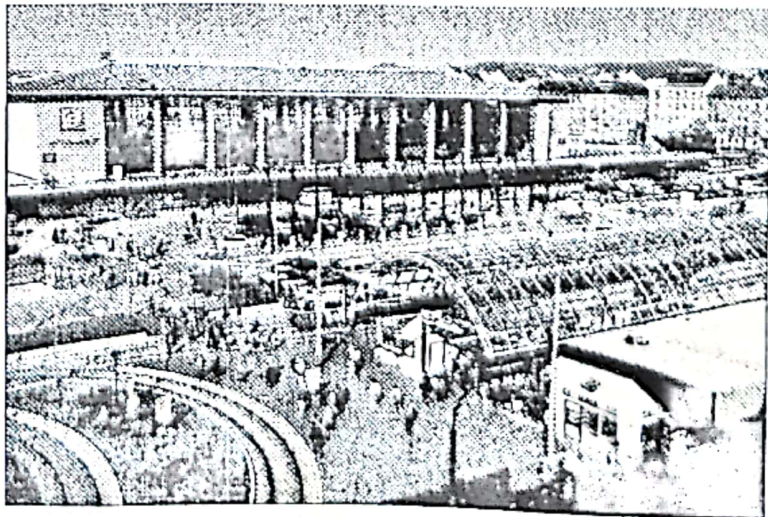
companii feroviare din mai multe țări europene pentru circulația trenului rapid special compus cu vagoane de lux pe traseul Paris – Constantinopol trecând prin Strasbourg, Viena, Budapesta, București – Gara Târgoviște, Giurgiu și Varna, după tratativele începute în luna decembrie 1882. S-a stabilit ca plecarea să fie din gara Paris Est în zilele de marți și vineri la orele 19 și 30 minute cu sosire la Constantinopol sâmbăta și respectiv marțea la ora 7, după 81 de ore și 30 minute de călătorie.

Prima plecare a trenului rapid denumit „Orient Express” a fost la 5 iunie 1883, dată de la care au trecut 125 de ani care-i marcăm prin acest mic istoric ilustrat cartofil. Trenul avea 100 de tone, lung de 75 m între Paris și Viena și 80 tone până la Giurgiu. Avea în compunere 3 vagoane de dormit pe trei osii cu 14 locuri fiecare, un vagon restaurant pe două boghiuri a câte două osii fiecare – primul vagon restaurant pe boghiuri și două vagoane de bagaje. Sunt opinii că introducerea în circulație a acestui tren nu a fost ca urmare a unor necesități de deplasare pentru situații obișnuite sau de afaceri, ci datorită curiozității la timpul respectiv, de a cunoaște viața din orient – zona balcanică și din Turcia, făcând o călătorie de agrement.

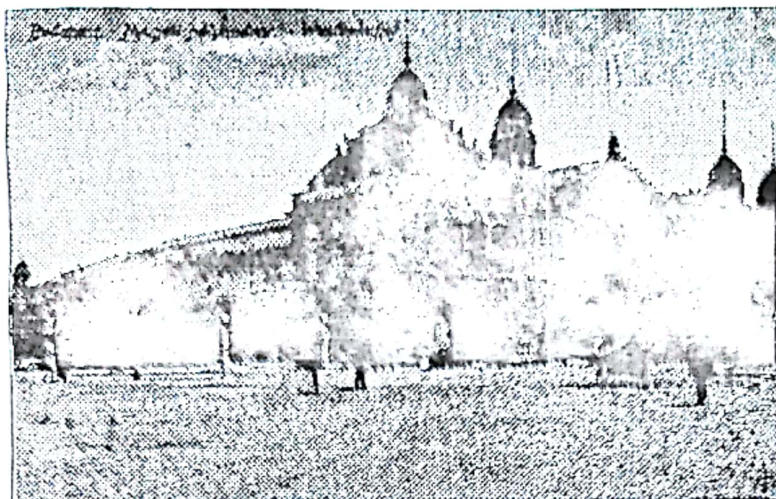
Inaugurarea oficială a trenului „Orient Express” la care au participat oficialități franceze, diplomați, reprezentanți ai companiei organizatoare și

ale celor feroviare, scriitori care au consemnat evenimentul, a fost la 4 octombrie 1883 în gara Paris Est. În compunerea trenului au fost cu această ocazie pentru prima dată vagoanele de dormit pe boghiuri. La Viena oprirea a fost mai mare pentru a se face o vizită în oraș precum și la Budapesta unde pasagerii au fost impresionați de clădirile impozante, iar în România după sosirea la București (Gara de Nord), s-a făcut deplasarea la Sinaia unde au admirat Castelul Peleş - reședința regală situată într-un cadru natural încântător. La Giurgiu pasagerii au coborât din trenul care i-a adus până acolo, au trecut cu un vas Dunărea care atunci încă era „albastră”, la Russe (Rusciuc denumit la acea vreme). Aici au fost întâmpinați cu simpatie de oficialitățile locale continuând călătoria cu un tren bulgăresc până la Varna și mai departe cu un vapor la Constantinopol.

Din îndelungatul traseu străbătut de „Orient Express” vom nota o parte din gările orașelor mari precum plecarea din Paris – Gara de Est, Nancy, Strasbourg, Stuttgart, München, Viena, Budapesta, Szeged, Timișoara, Caransebeș, Turnu Severin, Craiova, Pitești, București (Gara de Nord), Giurgiu (Smârda), Ruse, Varna. După cum se observă în acest episod scurt al istoricului trenului care mai târziu a fost denumit și „Le train de la Belle Époque” (Trenul Epocii Frumoase), am prezen-



C.p.i. color, necirculată, nedată - Gara Viena - oprire și pentru vizitarea orașului de către călătorii din trenul "Orient Express" (editată Verlag Bauer Beatrixgasse 3, A - 1030 Wien)



C.p.i. color, nedatată, necirculată, - Gara Budapesta - ultima capitală unde se vizita de către călătorii trenului "Orient Express" (identificare prin SIILE pe locul timbrului)

tat imagini ale unor gări din țările vest europene, dorind ca în episodul următor să ilustrăm circulația trenului prin partea balcanică, cu precădere în țara noastră.

Dar la 1 mai 1889 s-a dat în circulație linia de cale ferată care s-a construit între Belgrad și Niș care a creat un nou traseu pentru trenul „Orient Express” începând cu 1 iunie 1889 și anume: Paris Est – München – Viena – Budapesta – Belgrad – Niș - Sofia – Constantinopol și era parcurs cu 14 ore mai puțin decât cel inițial, cei 3.186 km fiind străbătuți în 67 de ore și 47 minute fără a se mai face transbordările pentru trecerea Dunării și călătoria pe Marea Neagră. De la Belgrad era o ramură care ajungea la Timișoara și apoi prin Caransebeș - Turnu Severin – Craiova la București. Din luna septembrie 1895 traseul trenului a fost prelunșit până la Constanța ca urmare a inaugurării podului peste Dunăre de la Cernavoda, opera inginerului Anghel Saligny. Se continua călătoria spre Constantinopol cu vapoare cu cabine luxoase care aparțineau de administrația CFR. Dacă de la Paris la București în anul 1883 durata călătoriei era de 55 de ore și 46 minute, în anul 1889 durata era de 51 ore și 6 minute.

Dar Compania Internațională a Vagoanelor de Dormit a organizat circulația acestor vagoane la o serie de trenuri internaționale care legau pe diferite rute capitalele unor țări sau între orașele mari din țări diferite sau aceeași țară, trenurile respective primind denumiri după orașele între care circulau sau după direcția în care circulau iar ultimul cuvânt din denumirea trenului era „Express”. Traseele noi s-au datorat și construirii de noi linii de cale ferată sau a unor lucrări de artă cum au fost tunelul Simplon. Marcând nașterea trenului „Orient Express” mai amintesc doar că după ce s-au pus în circu-

lație trenurile rapide internaționale cu vagoane de dormit al C.I.W.L. pe rute de pe continentul european s-a trecut apoi în Asia ajungând până la Teheran și Bombay, sau în Africa până la Cairo.

În anul 1914 începe declinul trenurilor internaționale „Express” inclusiv a ramurilor care ajungeau în România prin suprimarea circulației acestora ca urmare a începerii ostilităților din primul război mondial. După încetarea războiului a început să se pună în circulație astfel de trenuri cu destinații și trasee schimbate având în vedere configurația nouă a statelor europene. Un prim tren a fost trenul de lux „Simplon Orient Express” care pleca din Londra la Paris până la Constantinopol și avea vagoane de dormit și pentru București iar ramura din trenul „Orient Express” care s-a pus în circulație în luna mai 1921 circula la București prin Arad – Brașov – Ploiești. Alte trenuri care s-au mai pus în circulație au fost supimate după câțiva ani în perioada interbelică, criza economică mondială din perioada 1929 – 1933 influențând această situație. Dar și grandoarea și atracția călătoriilor cu trenurile internaționale „Express” a scăzut treptat și o nouă suprimare a acestora a fost după anul 1939 când s-a declanșat al doilea război mondial. După război, palidele reluări ale circulației unor astfel de trenuri dar și acum pe alte trasee, între alte țări, au fost impuse de noua configurație politică a țărilor europene precum și de pe celelalte continente. A mai rămas doar circulația cu ocazia unor aniversări, fără acel farmec al remorcării cu locomotivele cu abur, trenuri denumite ba nostalgice, ba turistice și nu întotdeauna în zilele când au circulat pentru prima dată.

(va urma)

ing. Gabriel MĂRGINEANU - Iași

Bibliografie:

1 - Jean des Cars și Jean-Paul Caracalla - L'Orient Express, un siècle d'aventures ferroviaires”, Edition Danoel, Paris 1984.

FRANCATURI MECANICE

Numerotarea pe verticală a seriei mașinii - raritate -



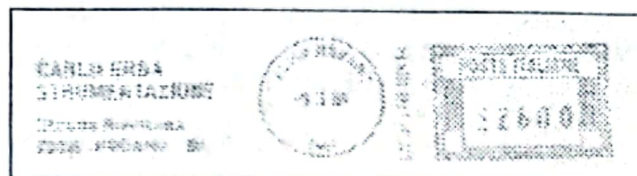
Este cunoscut faptul că una dintre caracterele mașinilor de francat mecanic o constituie înscrierea numerică a acestora. Ea este făcută de obicei de către fabrica constructoare fie mai rar, prin distribuirea unei licențe

numerice proprii de către administrația poștală statală ca-re o utilizează cum este cazul țării noastre. În majoritatea cazurilor numerotarea seriilor mașinilor de francat mecanic este făcută în poziția orizontală pe amprentă și în cazuri care reprezintă rarități, este făcută în poziție verticală.

Constituind ca o bază în statistica mașinilor de francat mecanic, studiind catalogul internațional de specialitate, rezultă că aproximativ 0,65 % dintre francaturile mecanice au înscris numerotările seriilor de mașini în poziție verticală. Acest gen de prezentare a seriilor de mașini se regăsesc aproximativ din anul 1972 la următoarele state cu totul întâmplător: Aland, Australia, Bolivia, Canada, Finlanda, Irak, Italia și Spania, regula generală fiind poziționarea pe orizontală a seriilor.

Sunt cunoscute numerotările pe verticală la următoarele tipuri de mașini de francat mecanic: Frama, Francotyp, Francotyp - Postalia, Hasler, Neopost, Pitney Bowes, Roneo Neopost, Satas și Secap.

Voi prezenta din colecția personală de amprente de francaturi mecanice, trei serii cu înscrisuri pe verticală ale mașinilor tip Pitney Bowes ale administrației poștale italiene:



- PB 5000 OR / 0 347220 din 09.03.1984
- PB 800 CC / din 21.08.1980
- PB 5000 OR / din 22.08.1980

Din Finlanda mai cunosc amprenta mașinii tip Roneo Neopost seria:

- 316338 din 17.07.1980

Menționez că sunt colecționari care-și constituie exponate / colecții cu „numerotarea pe verticală a seriei mașinii” care reprezintă rarități ale acestui gen de colecții.

Ing. Mircea PĂTRĂSCOIU – București

Francatura mecanică la „Banca Chrissoveloni”

„Banca Chrissoveloni” a fost înființată în anul 1920 prin transformarea în societate anonimă din vechea casă de bancă „Chrissoveloni”. Această importantă bancă și-a adus contribuția la dezvoltarea financiar - economică a României în perioada 1920 - 1948, în perioada cunoscută a „regatului”.

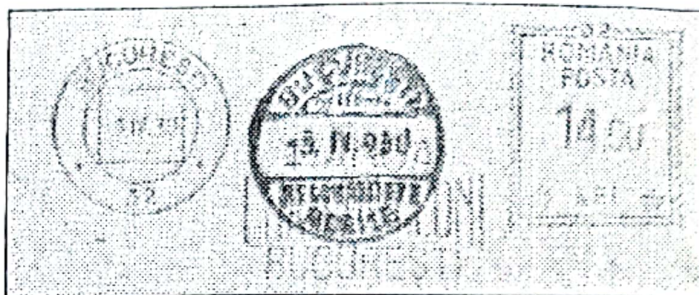
Chrissoveloni este numele unei dinastii de bancheri legată de viața economică românească

timp de un secol și anume 1848 - 1948. Familia Chrissoveloni deține puternice rădăcini în aristocrația bizantină care s-a stabilit în insula Chios. În prima jumătate a secolului al XIX-lea în Europa existau trei ramuri distincte ale acestei familii cu puternice legături matrimoniale și de afaceri, astfel: una dintre ele era puternic ancorată în lumea afacerilor din Grecia iar alta, stabilită în Londra desfășura numeroase afa-

ceri. Cea de a treia familie Chrissoveloni se va lega de lumea românească prin Zani Manolis Chrissoveloni care fiind tentat de comerțul pe Dunăre, înființează în anul 1848 un contor la Galați sub numele „Chrissoveloni Fils, maison d'exportation et de banque” apoi având agenții la Brăila și București. În anul 1908 firma este transformată în societate anonimă de către Nicolae Z. Chrissoveloni și cei doi fii ai săi, Jean și Dumitru.

În anul 1920, din inițiativa lui Jean Z. Chrissoveloni se înființează „Banca Chrissoveloni – Société Anonyme Roumanie” cu sediul în București, cu sucursale, filiale și agenții în țară și străinătate. Capitalul social al băncii era format din numerarul acestora precum și al numeroaselor întreprinderi care le deținea: Fabrica de spirt din Ghidigeni, Fabrica de oțet din Bârlad, Fabrica de cuie din Galați și numeroase proprietăți agricole, multe imobile în București. Este de menționat că această bancă funcționa în mare parte ca un trust. În topul marilor bănci comerciale din România din perioada dintre cele două războaie mondiale s-a aflat pe un constant loc 7, poziție confirmată de buletinele Băncii Naționale a României și numeroase lucrări de specialitate.

Pe data de 26 august 1948 este încheiat un modest proces – verbal de cca 10 rânduri consemnându-se predarea – primirea registrelor care consemnau întregul patrimoniu al „Băncii Chrissoveloni – Societate Anonimă Română”. Se încheie astfel o pagină din viața economiei românești ce poate constitui un prilej de



reflecție și un îndemn în consens cu cerința dezvoltării economiei noastre de azi.

Analizând trimiterile poștale efectuate de „Banca Chrissoveloni” în perioada 1920 – 1929 se constată că acestea se efectuau cu plicuri francate cu diverse mărci poștale emise în perioada amintită. Colecțiile filatelice și literatura de specialitate pot demonstra acest lucru. Începând din anul 1929 trimiterile poștale se făceau cu plicuri francate mecanic, banca intrând în posesia mașinii de francat mecanic de tip „Hasler” având numărul de serie al licenței – 32 dat de administrația poștală română. Se cunoaște utilizarea modelului mașinii denumit „F22”.

Până în prezent sunt cunoscute 5 amprente de francaturi mecanice ale „Băncii Chrissoveloni” care le regăsim în:

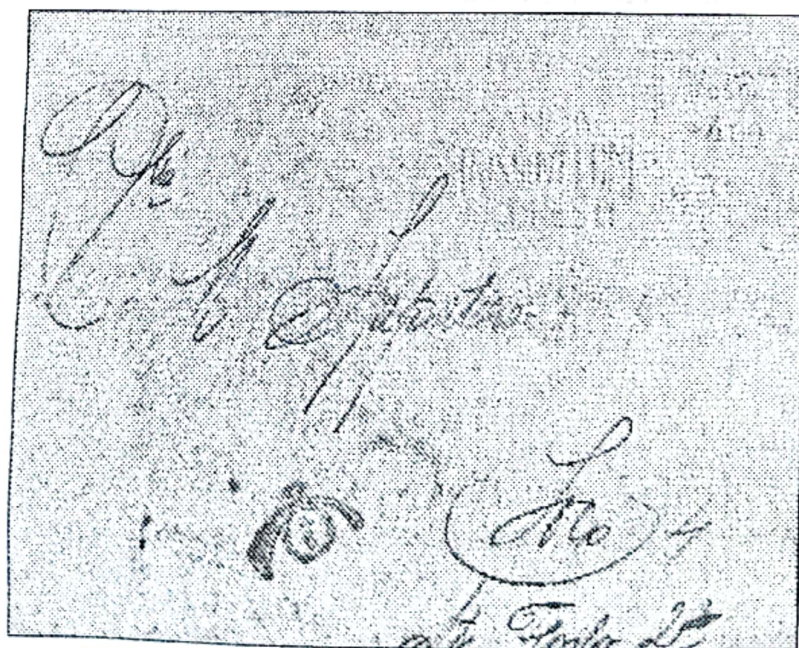
- „The International Postage Meter Stamp Catalog” al autorilor americani Joel A. Hawkins și Richard Stambaugh – fragment din 21.01.1931

- „Catalog de francaturi mecanice din perioada regatului” al autoarei Emilia Drăgușin – fragment din 30.11.1929 și fragment din 09.05.1930

- Din colecția personală ing. Mircea Pătrășcoiu – fragment din 03.04.1930 și plic circulat din 20.11.1930 redată ca ilustrație la acest material.

Se constată că de la introducerea mașinilor de francat mecanic în România din anul 1929, un număr de 16 bănci au înțeles importanța acestora printre care și „Banca Chrissoveloni”. Cele 5 amprente prezentate demonstrează că această bancă a utilizat mașina nr. 32 în primii ani de funcționare a acestora și anume 1929, 1930 și 1931, probabil ea funcționând până la lichidarea acesteia din luna august 1948.

Ing. Mircea PĂTRĂȘCOIU –
București



Scrierea lunilor calendaristice pe francaturile mecanice

Stabilirea datei exacte (zi - lună - an) pe trimiterile poștale de orice fel reprezintă o regulă obligatorie în activitățile poștale. Modul de scriere a „lunilor calendaristice” reprezintă sistemul de semne grafice convenționale prin care sunt reprezentate în scris denumirile într-o anumită limbă. Pe francaturile mecanice sunt cunoscute scrierile lunilor calendaristice fie cu semnul pentru scrierea numerelor (1 - 12), fie cu semnele scrierii denumirii lunilor (ianuarie ...decembrie).

Din cataloagele internaționale precum și din colecția personală de francaturi mecanice sunt cunoscute următoarele moduri de scriere a lunilor calendaristice:

- cu cifre arabe 1 - 12 în 91 % de utilizări
- cu cifre romane I - XII în 78 % de utilizări
- cu litere denumirea lunii în limba respectivă în 19 % de utilizări

Este de remarcat că sistemul cel mai răspândit de scriere a lunilor calendaristice pe francaturile mecanice este cel cu cifre arabe (91 %) urmat de cel cu cifre romane (78 %). Cel mai puțin reprezentat în scrierea numerelor lunilor calendaristice este cel cu litere al denumirilor lunilor în limba respectivă - 19 %. Doresc a mă opri mai mult asupra acestui sistem deoarece are mai multe particularități de scriere variind de la o administrație poștală la alta.

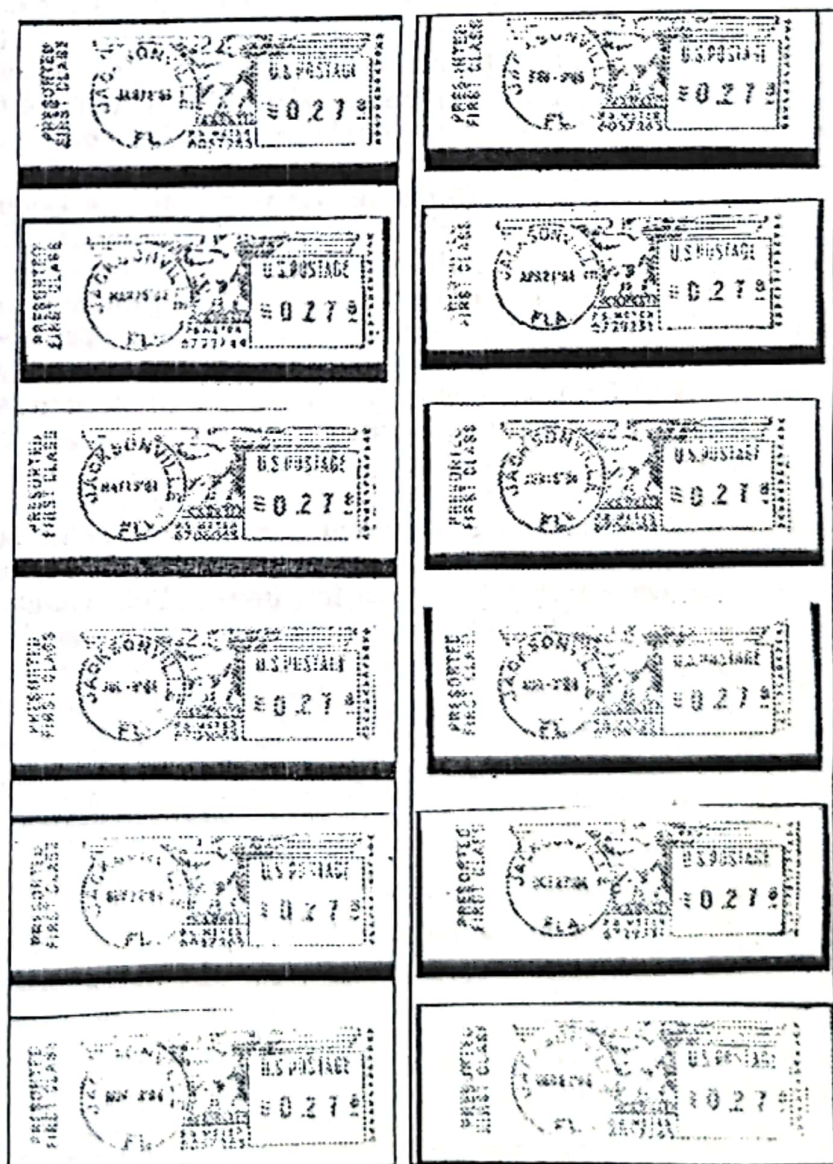
Dintre cele 219 administrații poștale statale care practică în momentul de față francarea mecanică sunt cunoscute 41 de administrații la care am regăsit scrierea cu litere a lunilor calendaristice ale anului, adică 19 %.

Voi enumera administrațiile poștale statale la care am regăsit pe amprente francaturilor mecanice scrierea cu litere a lunilor calendaristice: Algeria, Argentina, Australia, Brazilia, Camerun, Canada, Zona Canal, Christmas Ins., Cuba, Cehoslovacia, Fiji, Franța, Indochina Franceză, Africa de

West Franceză, Germania, Marea Britanie, Hong Kong, Ungaria, Irlanda, Italia, Japonia, Mexic, Micronezia, Monaco, Maroc, Newfoundland, Noua Zeelandă, Norfolk Ins., Norvegia, Palau, Papua Noua Guinee, Filipine, România, Africa de Sud, Tanzania, Uganda, Ucraina, Națiunile Unite, U.S.A., Vietnam și Yugoslavia. Se observă că sistemul cel mai frecvent de utilizare a scrierii lunilor calendaristice cu litere este practicat în Canada, Marea Britanie și U.S.A.

Abrevierea diferită a scrierilor lunilor calendaristice la diferite administrații poștale statale este făcută în ordinea frecvenței de utilizare, astfel:

- Ianuarie - JAN și IAN



- Februarie – FEB, FEVR și FEV
- Martie – MAR, MARS, MRZ
- Aprilie – APR, AVR
- Mai – MAI, MAY și MAJ
- Iunie – JUN și IUN
- Iulie – JOULE, IUL și JUIL
- August – AUG
- Septembrie – SEP, SEPT și SP
- Octombrie – OCT
- Noiembrie – NOV
- Decembrie – DEC

Pentru o uniformizare a scrierii grafice este necesară o intervenție obligatorie de respectat

pentru toate administrațiile poștale din partea Uniunii Poștale Universale (U.P.U.). Este un punct de vedere al mai multor cercetători care se ocupă de francarea mecanică a diverselor trimiteri poștale.

Exemplific prezentul studiu cu cel efectuat în localitate Jacksonville din statul Florida – U.S.A. cu modalitatea de scrierea celor 12 luni calendaristice în perioada 2003 – 2005.

Ing. Mircea PĂTRĂSCOIU – București

FRANCMASONERIE

Aniversarea a 10 ani de la Instalarea Respectabilei Loje „Petru Rareș” în Orientul Iași



Într-un articol anterior din Filatelitul Feroviar (nr. 40 din 2005) am descris motivele pentru care frații din Iași au ales ca patron spiritual pentru loja înființată în anul 1998 (5998 A.L.L.) pe vrednicul și neobositul urmaș al lui Ștefan Cel Mare și Sfânt.

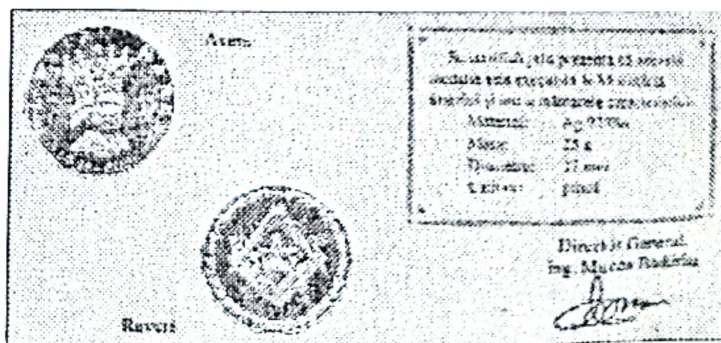
Această respectabilă lojă (R.L.L.) și-a sărbătorit în acest an 10 ani de la obținerea patenței de la Marea Lojă Națională din România, deci 10 ani de la instalare și activitate în Iași. Cu acest prilej mebrii lojii „Petru Rareș” s-au străduit să marcheze cum se cuvine și cu tot fastul caracteristic Ordinului francmasonic, acest eveniment.

Pe lângă agapa festivă la care au fost invitate personalități ale Ordinului în frunte cu Marele Maestru Eugen Ovidiu Chirovici și înalți demnitari ai Marelui Loji Naționale din România, delegați ai lojilor din Moldova și din lojile înfrățite, s-au emis diplome, un plic filatelice și ștampila ocazională, o medalie jubiliară și un buletin aniversar. Pentru o mai bună înțelegere și a trăirii momentului aniversar voi transcrie din cuvântul de „bun venit” adresat invitaților de către frațele Petru M. membrilor lojei sărbătorite.

„...Bine ați venit, fraților ! Bine ați venit alături de noi la sărbătoarea aniversării a zece ani de când aici, în Orientul

Iași, leagănul masoneriei moldave, în care înflorește cea de a III-a lojă din acest orient după 24 ianuarie 1993.

Trecuseră 263 de ani de când în anul 1735, în cel de-al II-lea an al domniei lui Constantin Mavrocordat la Iași, era înființată prima lojă masonică la mai puțin de 20 de ani de la apariția la Londra a primei Mari Loje din istoria modernă a francmasoneriei. Este această sărbătoare un bun prilej de a ne aduce aminte de acei înaintași frați masoni care, la Iași, de-alungul a peste două veacuri și jumătate au slujit în limitele impuse de vremuri, idealurile masonice. L-am amintit mai înainte pe omul de cultură, politologul, vizionarul, reformatorul domn al Moldovei Constantin Mavrocordat, care la 1735 era Maestru Venerabil al lojii din Iași. I-au urmat ca Maeștri Venerabili: în 1740 marele căpitan Vasile Balș; în 1741 Iordache Dulgheru; în 1742 caimacanul Iordache Cantacuzino, apoi caimacanul Sandu Sturza. Alte personalități au fost: postelnicul Lascarache Gemet, vistiernicul Stavarache Leon, episcopul Hușului - Ion Cantacuzino, Iordache Balș, Matei Cantacuzi-



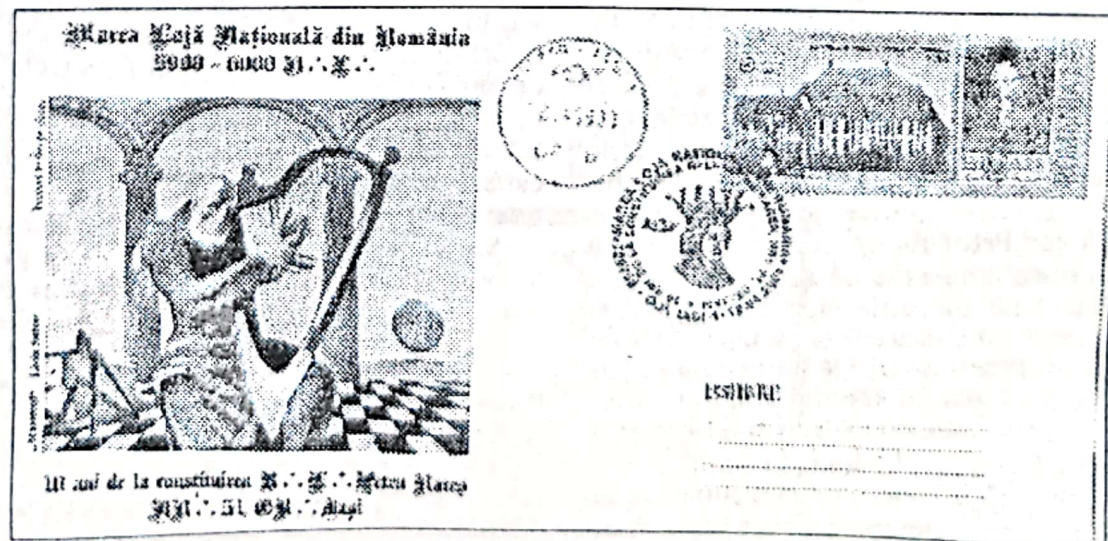


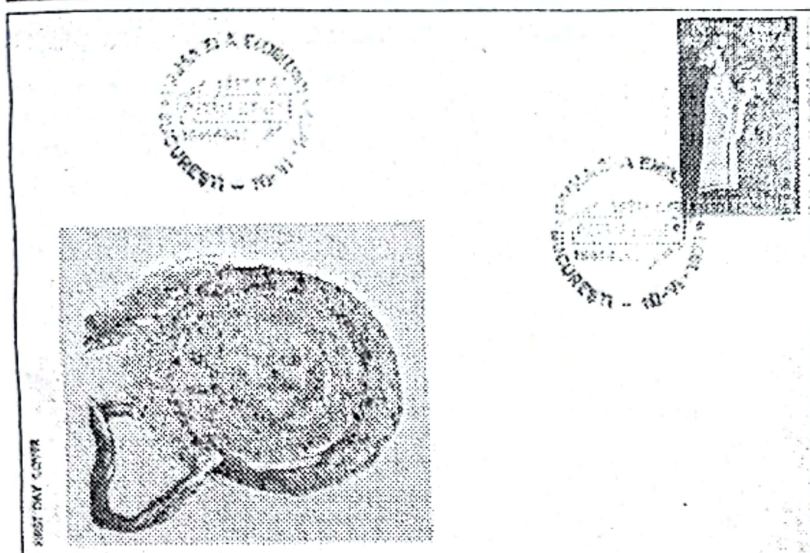
no care după 1744 până la sfârșitul secolului al XVIII-lea au făcut parte din loja „Moldova”. Venind mai aproape de noi, în veacurile al XIX-lea și al XX-lea, nu putem să nu ne aducem aminte și să nu-i pomenim cu evlavie, respect și recunoștință pe frați ca: M. Kogălniceanu, V. Alecsandri, Costache Negri, C. Negruzzi, A. Panu, Dimitrie Gusti și alți unioniști și pașoptiști care au militat și s-au străduit cu toată ființa pentru crearea statului modern român. La 1866 principele Gheorghe M. Șutu constituie loja „Steaua României” care va activa susținut începând cu anul 1875 avându-l ca Maestru Venerabil pe G.M. Șutu orator pe Vasile Pogor și supraveghetori pe Jean Manolescu și I.G. Holban. Loja avea „de față” societatea literară „Junimea” fondată încă din iarna anului 1863 / 1864 cu a sa revistă „Convorbiri literare”. Din această lojă au făcut parte frații: Titu Maiorescu, Iacob C. Negruzzi, Vasile Adama-

che, Gheorghe Asachi, Petre P. Carp, Eduard Caudela, Nicolae Gane și mulți, mulți alții.

În prima jumătate a secolului XX în Iași au lucrat lojile: „Dimitrie Cantemir” constituită în 1927, primul Maestru Venerabil fiind Mihail Sadoveanu; „Zorile” constituită în 1928, primul Maestru Venerabil fiind prințul Grigore G. Ghica, loja care își schimbă denumirea în „Dr. C. Mârzescu” în 05.11.1930; loja „Moldova” care în 1937 îl va avea ca Maestru Venerabil pe M. Sadoveanu.

Loja „Petru Rareș” fiind cea de-a treia lojă din Iași s-a format prin desprinderea „roirea” a 15 frați din loja „Alexandru Ioan Cuza”, aceștia fiind frații fondatori. Ne face mare bucurie la acest moment aniversar să le rostim numele și să le mulțumim: Corneliu Brisan care a fost și primul Maestru Venerabil, Corneliu Simion, fost Mare Maestru Pro Tempore al Marii Loji Naționale din România, Victor Leahu (plecat la Orientul Etern) și alții. Timpul însă i-a dispersat. Unii au creat alte loji, alții s-au transferat datorită ocupațiilor profesionale. Oriunde sunt, frații masoni fac parte din lanțul universal Masonic. Loja „Petru Rareș” a inițiat în cei 10 ani un număr de 142 de frați ucenici atât în orientul Iași cât și în orientele Suceava, Vaslui, Bacău, Piatra Neamț, Bârlad, Onești, Târgul Ocna, Comănești. De asemenea s-au înființat noi loji în orientele citate sub îndrumarea fraților din loja „Petru Rareș”.





Am vegheat mereu la calitatea profanilor inițiați și drept dovadă, aceștia au ajuns Maestri Venerabili în noile loji formate. Aici se cuvine să-l omagiem și să-i acordăm o triplă baterie și o triplă îmbrățișare fraternală „seniorului” nostru de Bacău, preiubitului frate Dorel Tanu, primul dintre francmasonii care a înfruntat rigorile comuniste în anii întunecați ai prigoanei masonilor, 1948 - 1954. Este un exemplu viu de dăruire față de idealurile frăției. În anul 1996 la Bacău era încă un puternic curent antimasonic și cu toate acestea fratele Dorel căuta lumina și înțelepciunea masonică, solicitând Marii Loji Naționale din România să fie reîncadrat într-o lojă din apropierea orientului Bacău. A găsit-o la Iași prin Fratele Corneliu Bristan, la „Petru Rareș”. A fost primul frate din Bacău. Tot frăția sa a recomandat alți frați de valoare din care a înflorit loja „Vasile Alecsandri” prima lojă a orientului Bacău (după reapriinderea luminilor din 1993).

Iubiți și respectabili frați prezenți la sărbătoarea noastră, nu putem să încheiem acest modest bilanț fără a ne aminti, cu durere în suflet de cei trei frați trecuți la Orientul Etern. Au plecat dintre noi, mult prea devreme, frații: Dan-Mihai Ciomaga (primul profan inițiat în loja noastră și primul preot intrat în francmasonerie din Orientul Iași), Victor Leahu (primul secretar al lojii), Viorel Chirilă (profesor universitar). În loja „Petru Rareș” lucrează împreună frați din toate domeniile de activitate: învățământ, medicină, industrie, agricultură, artă și cultură, sport, administrație și politică. De asemenea nu am făcut restricții la inițierea profanilor de diverse religii: creștini catolici, ortodocși, mozaici, musulmani. Toți și-au găsit locul în templu, au cioplit apoi, au șlefuit piatra într-o atmosferă de coeziune și armonie spre

binele frăției universale și al propriului atelier și pentru scopul general de a face din oameni buni, oameni și mai buni prin bunăvoință, caritate, toleranță, înțelepciune și înțelegere.”. Aici se încheie alocuțiunea de „bun venit” a fratelui Petru M., fost Maestru Venerabil al Respectabilei Loje „Petru Rareș”. A urmat apoi ceremonia de înmânare a unor diplome aniversare către invitații de onoare, membrilor fondatori, vizitatorilor din alte loji, altor frați cu aport deosebit în activitatea lojei. Pentru marcarea momentului s-a bătut o medalie de argint pe care o prezint (foto avers-revers). Ca prim Maes-

tru Venerabil fondator, contribuția proprie a fost realizarea u-nui plic omagial și o ștampilă ocazională. Ștampilă s-a aplicat la Oficiul Postal Iași - 1 pe pli-cul care a circulat în ziua de 12.04.2008. Menționez cu satisfacție că am reușit să franchez plicul cu un timbru deosebit emis de Poșta Ro-mână. Este vorba de marca poștală emisă cu o-cazia Capitalei Culturale Europene Sibiu-2007, iar figura care ilustrează marca este baronul Samuel Von Brukenthal și muzeul său. Marele om politic și de cultură născut la Agnita - Sibiu la 26.07.1721 (decedat la 09.04.1803) în anul 1774 devine Guvernator al Transilvaniei și a fost mason inițiat în loja „Aux Trois Canons” (Cele Trei Turnuri) din Viena în anul 1745. (Sursa: Enciclopedia ilustrată a Francmasoneriei din România, pag. 192, vol. I, Horia Nes-torescu Bălcești). De asemenea, menționez ieșirea din tiparul plicurilor anterior realizate, prin ilustrarea pli-cului cu un frumos tablou în ulei pe pânză realizat de renumitul pictor și profesor universitar Liviu Suhar, intitulat „Maes-trul”. Tema acestui tablou m-a impresionat prin simbolistica obiectelor ce decorează ansamblul imaginii și anume: coloane, piatra brută, compas, echer, pavimentul șah. Sunt toate simbo-luri pline de semnificație pentru masoni. Pot spune că acest plic este prima realizare profesionistă a mea.

Mulțumesc pe această cale celor care m-au ajutat și anume financiar, bineînțeles fraților din loja „Petru Rareș”, logistic domnului ing. Gabriel Mărgineanu și nu în ultimul rând domnului Serseniuc Dragoș, directorul Oficiului Postal Iași pentru ștampilarea și circularea pli-cului.

ec. Corneliu BRISTAN – Iași

SUBIECTE DIVERSE

Recorduri feroviare de viteză (III)

Cercetările întreprinse în domeniul tracțiunii electrice a trenurilor au scos în evidență posibilitățile de realizare a unor viteze sporite în circulația trenurilor de călători în special, de reducere considerabilă a poluării chimice a atmosferei și a unui transport mai economic.

Cerința impusă pentru creșterea vitezei de circulație a fost ca urmare a concurenței cu alte mijloace de transport, în mod deosebit cel cu avionul. Volumul de transport a scăzut atât la călători cât și la marfă după ce s-a redresat rețeaua de cale ferată din toate țările europene după cel de al doilea război mondial iar viteza de transport era mică. Ca urmare în țările dezvoltate au început să se prezinte realizări care aduceau un spor de viteză în circulație, mărirea puterii mijloacelor de tracțiune utilizând diferite sisteme de realizarea puterii acestora după anul 1950.

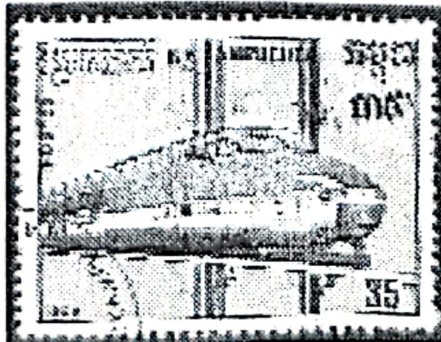
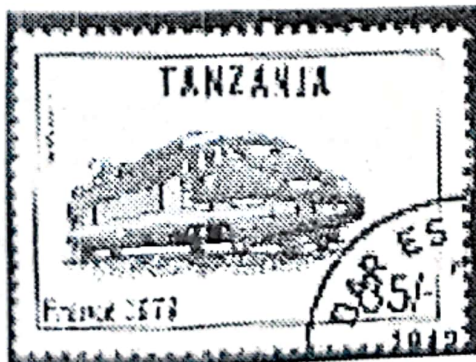
Este consemnat oficial și apare în publicații un prim record de viteză feroviară în tracțiunea electrică - trenul electric automotor, de fapt o ramă electrică construită de firmele germane Siemens Halske și A.E.G. Alimentarea era cu curent electric alternativ trifazat de 10 KV și 45 Hz prin trei pantografe, câte unul pentru fiecare fază, firele fiind montate pe stâlpi la înălțimi diferite. Viteza maximă atinsă când a circulat rama electrică experimental pe linia de cale ferată dintre Berlin și Hamburg în data de 27 octombrie 1903 a fost de 210,2 km / h între stațiile Marienfeld și Zossen (linie destinată pentru astfel de experimentări). Rama electrică avea formula osiilor A1A + A1A însemnând două vehicule care aveau câte 3 osii din care cele de capăt erau motoare și cea din mijloc era purtătoare. Nu am întâlnit date constructive ale acestei rame și nu am identificat imaginea ei pe vreo piesă filatelice. Dar acest record stabilit în anul 1903 a rezistat până în anul 1954 când, de



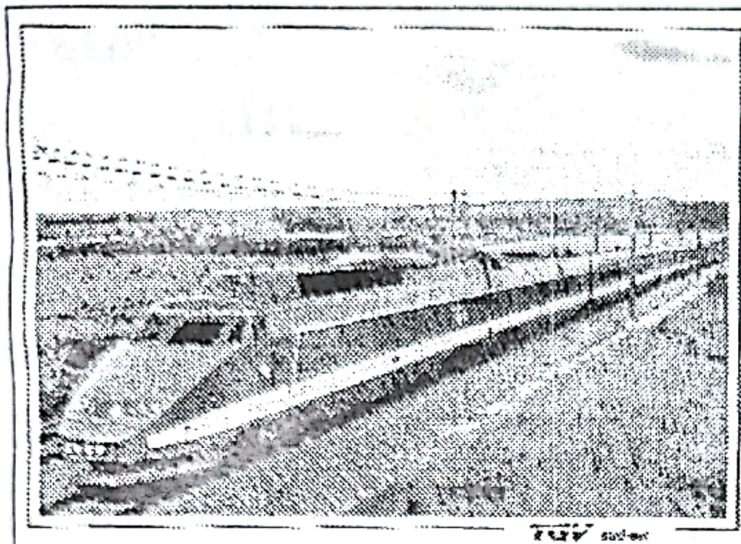
Locomotiva BB 9004 - record - 331 km / h

data aceasta, o locomotivă electrică de construcție franceză va stabili noul record.

În Franța s-a făcut inițial electrificarea liniilor de cale ferată în curent continuu de 1.500 V cu care a fost alimentată locomotiva electrică cu formula osiilor CC - două boghiuri cu câte 3 osii fiecare, toate motoare. Trenul experimental a fost remorcat de locomotiva electrică CC 7121 cu 3 vagoane de călători (107 tone) în data de 21 februarie 1954 și a circulat pe linia Paris - Lyon și între stațiile Dijon și Beaune a atins viteza maximă de 243 km / h. Locomotiva face parte dintr-o serie de 58 exemplare construite între anii 1952 și 1955 la firma constructoare Altstom Firres Lille / CEM. Locomotivele din serie aveau viteza maximă de circulație de 150 km / h dar la cea experimentală a fost modificat raportul de transmisie al angrenajului dintre motorul de tracțiune și osie. Puterea locomotivei era de 4.700 CP, lungimea peste tampon de 18,92 m și greutatea în serviciu de 107 to. Diametrul roților este de 1.250 mm și distanța între pivotele boghiurilor era de 9,47 m. Principalii proiectanți al acestui tip de locomotivă au



TGV - Sud - Est, record - 380 km / h



C.p.i. cu TGV Sud - Est - editată Abeille - Cartes - Editions "Lyna Paris" (color, necirculată, nedată)

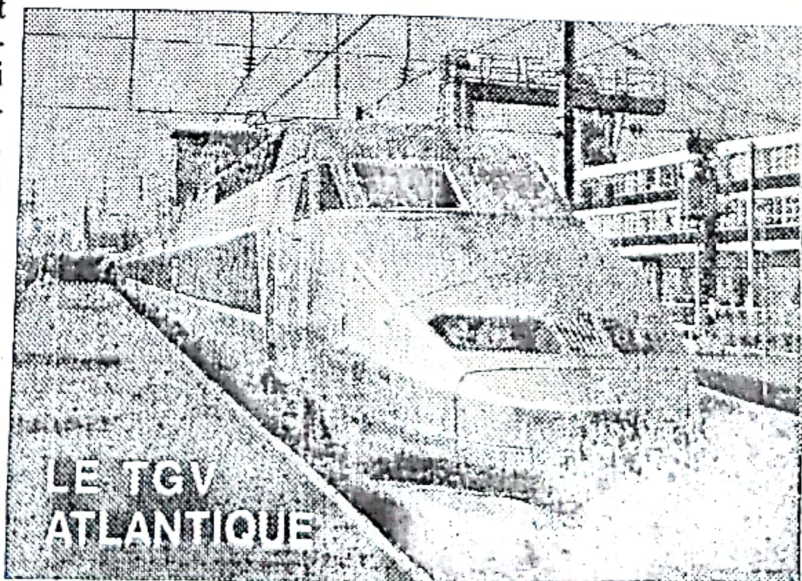
fost inginerii Marcel Garreau și Fernand Nauvion. Nu am întâlnit piese filatelice cu imaginea acestei locomotive care este redată în multe fotografii în revistele și periodicele franceze cu tematică feroviară care au descris la timpul respectiv evenimentul sau l-au reluat cu diverse ocazii.

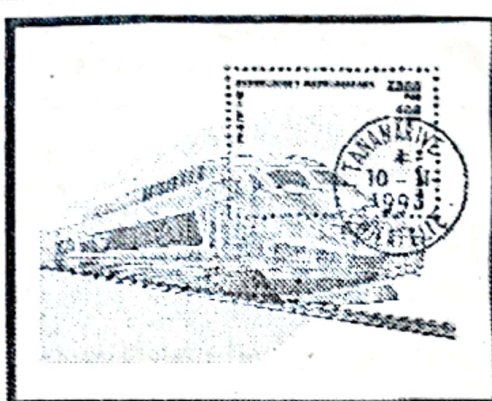
Zilele de 28, 29 și 30 martie 1955 au fost alese pentru tentativa de stabilire a unui nou record de viteză cu locomotivă electrică, ziua urmând a fi aleasă în raport cu condițiile atmosferice favorabile. Chiar în ziua de 28 martie 1955 au fost astfel de condiții și pe linia de cale ferată de la Bordeaux la Handaye trenul experimental a atins viteza maximă de 331 km/h între stațiile Lamothe și Marceux unde este o porțiune mare de linie dreaptă (aliniament) urmată de o curbă cu rază mare în punctul Labouheyre. Și acest tren experimental a fost remorcat de o locomotivă din seria CC 7100 și anume locomotiva electrică CC 7107 cu 3 vagoane de călători (104 to). Caracteristicile sunt aceleași ca ale locomotivei CC 7121 care a stabilit recordul de 243 km/h în anul anterior, la 21 februarie. Prototipul acestei serii a fost construit în două exemplare 7001 și 7002 în anul 1949. Locomotiva CC 7107 a fost pusă în serviciu la 2 ianuarie 1953 în depoul de locomotive din Avignon și până la stabilirea recordului a parcurs cca 440.000 km.

Recordul acesta a fost confirmat în următoarele zile, la 29 martie 1955, cu a-

C.p.i. cu TGV Atlantique - Editions Miegerville - Deleville, Nantes (color, necirculată, nedată) - record 515,3 km/h

celeași vagoane dar remorcate de locomotiva BB 9004 pe aceeași linie și s-a înregistrat același record de 331 km/h - o situație neîntâlnită când să se înregistreze același record de viteză feroviară. Locomotiva are formula osiilor B+B - două boghiuri cu câte două osii fiecare, toate motoare, la care pentru experiment raportul de transmisie al angrenajului dintre motorul de tracțiune și osie a fost modificat față de la cele din aceeași serie. A fost construită de firma Matériel de Traction Électrique și are lungimea peste tampoane de 16,2 m, o greutate în serviciu de 83 to și puterea de 4.350 CP. Distanța dintre axele pivotilor boghiurilor este de 9,2 m și diametrul roților de 1.250 mm. Unele surse indică fără să precizeze că ar fi fost construite de două firme cele 4 locomotive din seria BB 9000 (9001 - 9004), unele cu puterea de 4.000 CP și altele cu puterea de 5.000 CP. Alimentarea s-a făcut tot cu curent continuu de 1.500 V, catenara (firul de contact) fiind susținută pentru calea dublă, cu stâlpi sub formă eliptică. Locomotiva a fost pusă în serviciu în luna mai 1954 și până la remorcarea trenului experimental a parcurs cca 158.000 km. După trecerea trenului experimental care a stârnit un nor de praf antrenând și mici pietre din platforma de piatră spartă, linia a fost deteriorată pe anumite porțiuni, fiind și probleme între firul de contact și pantograf. Am regăsit imaginea locomotivei BB 9004 pe mărci postale din Volta Superioară (emisiunea în anul 1980), Maldive





**Mărci poștale cu TGV Atlantique din Franța și Madagascar.
Stampila ocazională de la Orléans este în 15.12.1990
- la 2 ani de la stabilirea recordului.
Marca poștală din 2003 Franța, are în imagine
TGV Atlantique cu rama modernizată**

(2000), Para-

guai (1979) și Tanzania (1991).

Așa cum era și normal, rezultatele experiențelor analizate de cercetători, proiectanți, constructori, au condus la înlăturarea deficiențelor înregistrate și la căutarea unor noi soluții pentru creșterea siguranței în circulație a trenurilor la viteze sporite. S-a pregătit terenul pentru circulația trenurilor de călători pe magistralele rețelei feroviare franceze cu viteza maximă de 200 km / h. Locomotiva CC 7107 a fost retrasă din serviciu la 23 decembrie 1999 în depoul Avignon după ce aparcurs în anii de serviciu cca 8.500.000 km. În lunile septembrie și octombrie premergătoare retragerii din serviciu a fost expusă cu ocazia unor aniversări din activitatea feroviară franceză în stațiile Dijon, Marsseille, Miramos, Laroche-Migennes, Bordeaux, Dax, Puyoô, Bayonne și Maurriene sau a remorcat demonstrativ trenuri de călători și marfă pe linia de la Bordeaux la Dax.

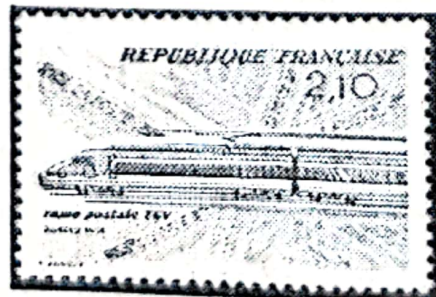
A apărut în unele publicații că locomotiva CC 7107 ar fi circulat în data de 28 martie 1955 doar cu viteza maximă de 320,6 km / h care tot ar constitui un record mondial pentru acea dată. Dar nu am întâlnit vreo confirmare sau infirmare a acestei variante din partea oficialităților care au efectuat experimentul.

La împlinirea a 50 de ani de la stabilirea recordului de către locomotivele electrice CC 7107 și BB 9004, acestea au fost expuse în gara Bordeaux-Saint-Jeans cu ocazia organizării unei expoziții de material rulant. În prezent sunt expuse la Muzeul din Mulhouse denumit și „Orașul Trenului”. Mai sunt reținute și expuse ca piese de muzeu locomotivele CC 7102 la depoul Ambérieu (în stare de serviciu), CC 7106 (la același depou), CC 7121 la depoul Miramas și 7140 la depoul Breil-sur-Roya.

Creșterea vitezei de circulație necesită o infrastructură realizată după noi tehnologii în construcția liniei și a sistemului de alimentare cu curent electric, un material rulant cu forme aerodinamice și cu echipamente cu fiabilitate ridicată, cu sistem de rulare și frânare după noi concepții pentru o circulație în deplină siguranță. S-a conceput circulația trenurilor de călători de mare viteză pe linii nou construite pentru această destinație. În Franța s-a construit prima linie pentru circulația trenurilor cu viteză mare care sunt denumite și cunoscute cu inițialele TGV – Train à Grande Vitesse. Linia este între Paris și Lyon, linia Paris – Sud – Est, are curbe cu raza minimă de 4.000 m și s-a dat în exploatare la 27 septembrie 1978, construcția ei începând în anul 1974. În data de 28 februarie 1981



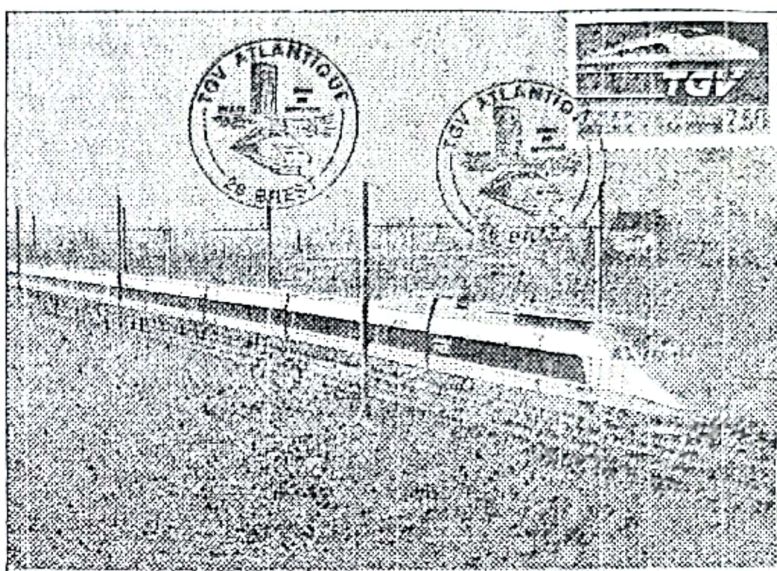
**Marca poștală din Franța
cu TGV Nord - Europe
care va face legătura în
anii următori cu
Bruxelles și Londra. S-a
construit și TGV Poștal
redat în imagi-nea mărcii
poștale franceze**



**Maximă cu TGV Atlantique la
punerea în serviciu 28.09.1989 -
Edite par les Cheminots
Philatelistes 56400 Auray**

rama electrică TGV nr. 16 circulând pe această linie a atins viteza maximă de 380 km / h, stabilind un nou record de viteză feroviară cu tracțiune electrică. Și la această ramă, față de celelalte din serie, s-a modificat raportul de transmisie al angrenajului dintre motorul de tracțiune și osie iar diametrul roților a fost mărit de la 920 mm la 1.050 mm. Rama are 5 vagoane remorcă, lungimea totală de 144 m și greutatea totală de 307 to. Este de tipul Bo-Bo-Bo-2-2-2-2-Bo-Bo-Bo, vehiculele motoare sunt la capete, cele 6 motoare de tracțiune având o putere totală de cca 6.450 kw. În urma rezultatelor obținute s-au construit rame în serie care să circule cu viteză maximă de 270 km / h compuse din 8 vagoane și câte un vehicul motor la capete. Rama poate circula pe linii electrificate în 3 sisteme de alimentare: curent continuu de 1.500 V, curent monofazat de 15 KV și 16 2/3 Hz sau 25 KV și 50 Hz. Atât liniile din Franța cât și din țările învecinate, au linii electrificate cu acești parametri. Lungimea ramei este de 200,9 m la o greutatea totală de 379 to. S-au construit între anii 1978 și 1985 - 110 exemplare.

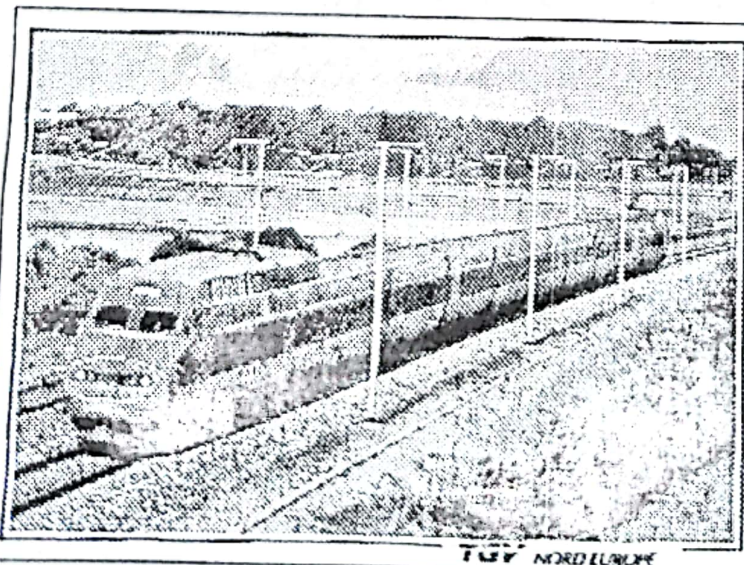
Rama TGV de pe linia Paris - Lyon (Paris S-E) este ilustrată în mai multe mărci poștale dar și pe c.p.i realizate în Franța din care redăm unele din acestea. Apoi apare pe mărci poștale din: Volta Superioară (emisiunea din 1979), Antiqua - Bardube (1955), Buthan (1988), Bosnia și Hertogovina (2000), Cambodgia



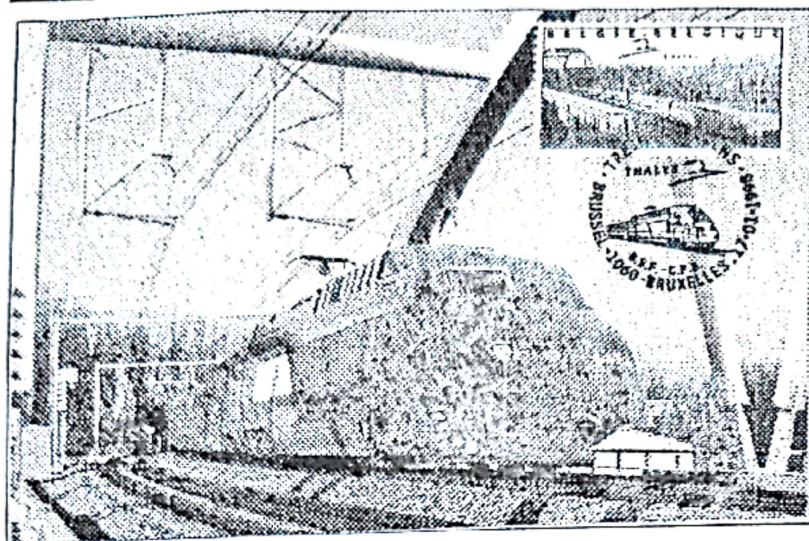
(1989), Congo (1982), Insulele Cook (1985), Gabon (1987), Gambia (1987 și 1996), Ghana (1998), Grenada (1995), Guineea (1998), Lesotho (1996), Maldive (1999), Mongolia (1988, 1992 și 2001), Niger (1997), Sant Vicent (1995), Sao Tomé (1995), Siera Leone (1995) și Tanzania (1991, 1999).

Rețeaua de linii de mare viteză s-a extins în Franța în diverse direcții în raport cu Parisul și spre granițele cu țările învecinate. S-au construit linii de mare viteză și s-a unit Lille cu Lyon în anul 1984, în 1986 s-a realizat o centură între Rouen și Lyon, în anii 1989 și 1990 s-a dat în folosință linia pentru TGV Atlantique pe liniile Paris - Le Mans, Paris - Tours deservind Bretania și sud - vestul Franței. S-au efectuat probe să le spunem interne, de către firmele și instituțiile interesate astfel că la 12 decembrie 1988 rama 88 al TGV Sud-Est a atins viteza maximă de 408 km / h iar la 5 decembrie 1989 cu rama TGV Atlantique s-a circulat cu viteză maximă de 420, apoi 440, 460 și 482,4 km / h.

Rezultatele obținute au dat încrederea oficialităților pentru organizarea unui experiment cu TGV Atlantique în vederea stabilirii unui record de viteză. La 18 mai 1990 cu rama TGV Atlantique nr. 325 s-a circulat cu viteză maximă de 515,3 km / h după ce în data de 9 mai 1990 se făcuse probe cu aceeași ramă și se atinsese viteza de 506,5 și 510,6 km / h. Sunt interesante notele și relațiile date de către mecanicul -



**C.p.i. cu TGV Nord - Europe care
va face legătura cu Bruxelles și
apoi varianta pentru legătura cu
Londra**



Maximă cu TGV Thalys "PBA"
din 17.01.1998 cu ocazia
deschiderii circulației pe distanța
Bruxelles - Paris
(c.p.i editată Thalys)

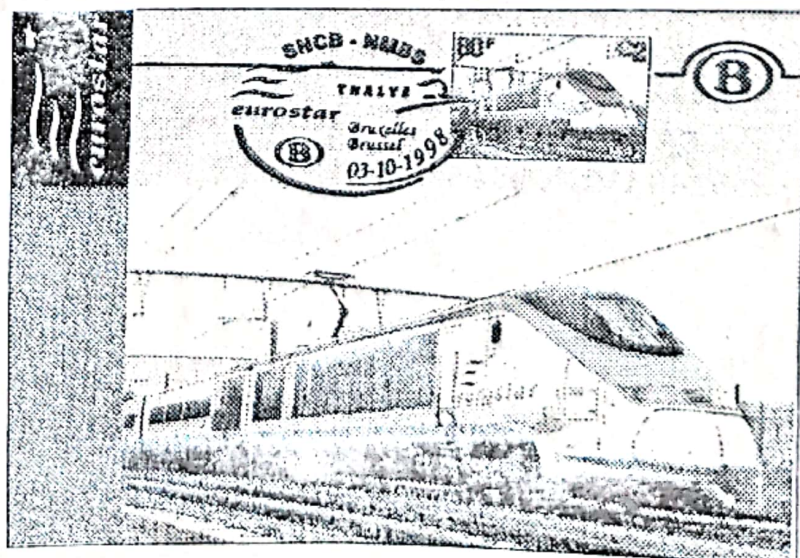
instructor Michel Massinon care a condus rama TGV în cadrul acestor experimentări, publicate în revista săptămânală „La vie du Rail & de Transport, nord - est” nr. 2747 din 17 mai 2000.

Rama TGV Atlantique este compusă din două vehicule motoare de capăt și 10 vagoane pentru pasageri care au 116 locuri la clasa I-a și 369 locuri la clasa a II-a. Sunt 4 boghiuri motoare și 11 boghiuri purtătoare iar cele 8 motoare electrice de tracțiune au puterea maximă de 8.800 Kw. Are posibilitate să circule pe rețea electrificată cu tensiunea de 1.500 V curent continuu și pe cea cu curent trifazat la 25 KV și 50 Hz. La lungimea totală de 237,59 m are o greutate totală de 479 tone. În exploatarea curentă circulă cu viteza maximă de 300 km / h. Pe unele linii anterioare s-a trecut la circulația obișnuită cu viteza maximă de 350 km / h în urma îmbunătățirilor la infrastructură și în construcția ramelor de serie. Are un nou sistem de frânare cu disc, o formă aerodinamică mai eficientă, amenajare interioară cu confort sporit și numeroase servicii. La acest tren am regăsit imagi-nele pe unele piese filatelice emise în Franța dar și în alte țări unde au apărut pe emisiuni de mărci postale: Centrafricană (în anul 1999 și 2000), Ciad (1997), Djibuti (1999), Guyana (1999), Madagascar (1993), Niger (1998), Siera Leone (1995) și Tonga (2000).

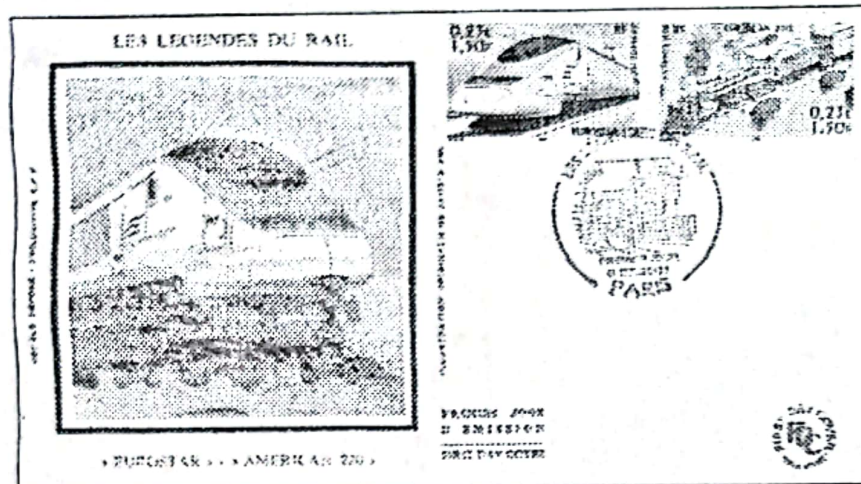
A continuat construcția unor linii pentru circulația trenurilor de mare viteză. În anul 1993 s-a construit linia spre nord pentru legătura internațională cu Bruxelles și apoi cu Londra prin Eurotunelul de sub Canalul Mânecii cu trenurile Eurostar și Thalys (belgian), s-a prelungit linia din sud - est pentru o viitoare legătură cu Valencia dar și circulația TGV Rhône - Alpes, în anul 2001 s-a făcut legătura Parisului cu Mediterana prin circulația TGV Méditerranée.

La începutul anului 2007 s-au terminat lucrările de construcție a liniei de mare viteză Paris - Strasbourg și prin TGV Est européenne s-a făcut legătura Franței cu Germania, Luxemburg și Elveția. După probele de rigoare pentru deschiderea circulației trenurilor, a fost anunțată organizarea oficială a stabilirii unui nou record feroviar mondial de viteză pentru ziua de 3 aprilie 2007. A fost pregătită pentru această experiență rama TGV duplex din seria respectivă V 150 nr. 4402, la care s-a montat aparatură de control și înregistrare a mai multor parametri de funcționare a vehiculului cât și a contactului cu linia și alimentarea electrică, tensiunea din firul de contact stabilindu-se la 31 KV în loc de 27 KV, supravegheată de un număr mare de specialiști care au contribuit la realizarea noilor caracteristici ale sistemului.

**3 aprilie 2007 - viteza maximă
574,8 km / h !**



**Maximă cu TGV Eurostar -
legătura cu Londra prin tunelul
de sub Canalul Mânecii -
Eurotunel la data 03.10.1998(c.p.i.
editată NMBS / SNCB)**



Ploc prima zi la emiterea emisiunii de mărci postale franceze din 06.07.2001
"Legendele liniei"

de circulație a trenurilor de pasageri cu material rulant și infrastructură corespunzătoare, la 375 km / h.

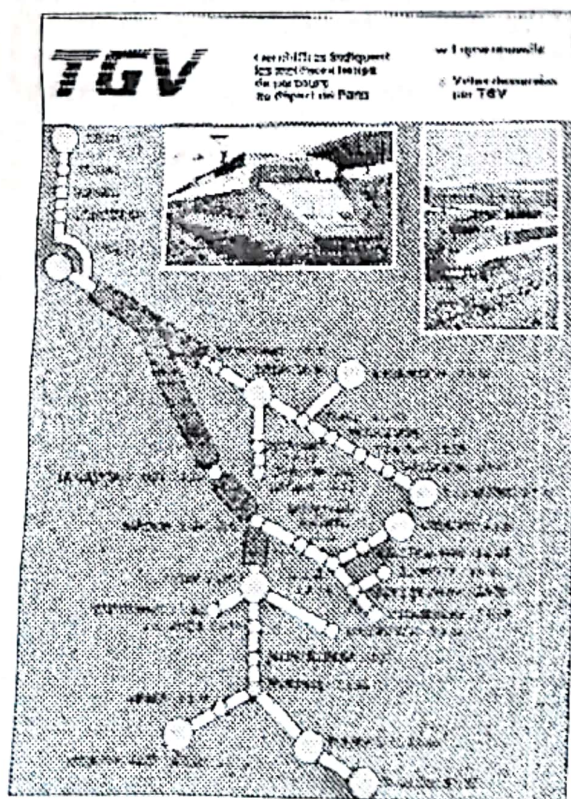
Rama V 150 nr. 4402 era compusă din două vehicule motoare de capăt și între ele 3 vagoane. Cele 8 motoare de tracțiune ale boghiurilor vehiculelor motoare au puterea de

Această viteză este noul record mondial pentru tracțiunea electrică în sistemul convențional pentru circulația trenurilor – contact roată-șină ! A fost atinsă la 264 km de la plecarea din Paris și se pare că vehiculul avea putere pentru a se depăși chiar 580 km / h dar din prudență, nu s-a forțat nota deoarece se considera că după această viteză se puteau produce niște fenomene în sistemul de alimentare cu curent electric care putea conduce la o deteriorare mare a acestuia. Rezultatele obținute după această experiență va conduce la sporirea vitezei

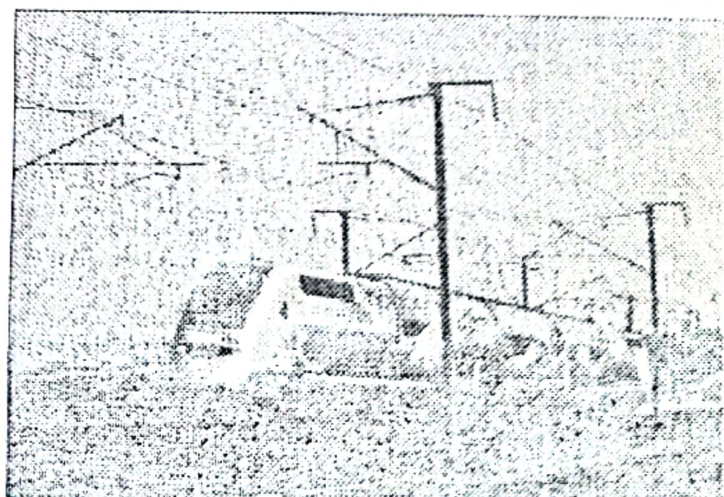
1.950 kw fiecare la care se mai adaugă alte 4 osii motoare de la vagoane ale căror motoare de tracțiune au câte 1.000 kw, ajungându-se la o putere totală de 20.000 kw. Diametrul roților este de 1.050 mm, lungimea totală de 107 m la o greutate în serviciu de 265 to. Forma aerodinamică pronunțată este accentuată vizual de desenul pe lateralele cutiilor ramei, în nuanțe de albastru și argintiu care dau impresia curentului de aer care se formează la o asemenea viteză.

A apărut o c.p.i. cu rama TGV după recentul record dar nu o avem pentru a o reda în schimb putem oferi o fotografie luată „la fața locului”, cu puțin timp înainte de stabilirea recordului de către ing. Cristian Hultoană, membru A.F.F.R. A doua nu a reușit s-o mai facă deoarece trenul nu se mai vedea !

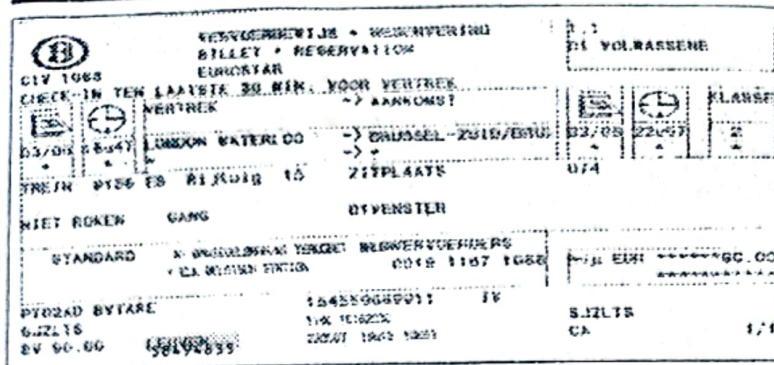
Această deosebită reușită este rezultatul muncii cercetătorilor, proiectanților, constructorilor de la R.F.F. (Réseau Ferré de France),



Fotografie realizată de ing. Cristian Hultoană (Iasi - membru A.F.F.R.) cu rama TGV - V 150 cu puțin înainte de a atinge viteza record de 574,8 km / h în data de 03.04.2007 pe linia TGV Est - Europe



C.p.i. cu rețeaua de cale a TGV în anul 1986 editată Abeille Cartes, Editions Lyna Paris (color, circulată în anul 1986)



Bilet de călătorie cu Eurostarul de la Londra la Bruxelles

tunele, s-au consolidat poduri și viaducte construite cu o sută de ani în urmă, păs-trându-le arhitectura inițială. În acest e-pisod m-am oprit numai la recordurile stabilite cu TGV dar este foarte interesant de a se cunoaște și traseele diferi-telor linii construite în Franța și în perspectivă în alte țări europene și din lu-me, luând cunoștință

de aceste realizări. A crescut considerabil și confortul oda-tă cu construcția noilor rame sau modernizarea celor vechi, încât pe lângă obișnuitele clase de călătorie – I-a și a II-a a apărut clasa business unde sunt fotolii individuale cu orientare dori-tă, cu legături la internet și diverse servicii. Dintre cele mai deosebite rame construite ca urmare a continuiei perfecționări, sunt ramele Eurostar care circulă între Paris și Londra prin Lille și Eurotunel și Thalys care leagă Bru-xelles-ul de Londra tot prin Lille și Eurotunel.

Dar concurența sau poate mai bine spus - întrecerea în stabilirea de noi recorduri feroviare de viteză va conduce la rezultate deosebite și benefice omenirii și în alte țări, în alte sisteme de tracțiune așa cum doresc să prezint în episodul care urmează.

(va urma)

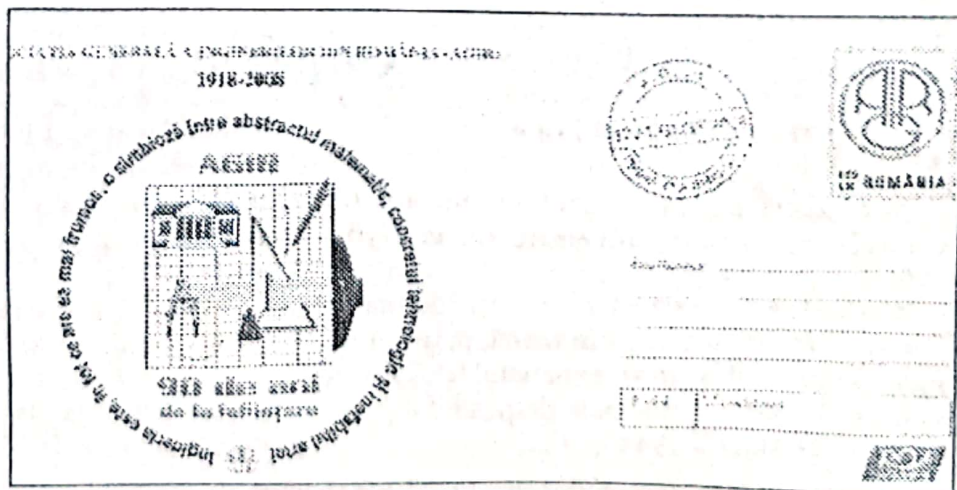
ing. Gabriel MĂRGINEANU – Iași

REALIZĂRI FILATELICE

A – Întreguri postale

- plic cod 038 / 2008 – color, cu legenda „Asociația Generală a Inginerilor din România, 1918 – 2008” și în semilustrare un desen cuprinzând compas, echer, teu, planșă de desen (elemente de lucru ale inginerului) cuprins de înscrisul sub formă de cerc „Ingineria este, în tot ce are ea mai frumos, o simbioză între abstractul matematic, concretul tehnologic și inefabilul artei” și în interiorul cercului „AGIR – 90 de ani de la înființare” cu sigla asociației. Pe

marca fixă în valoare de 1,00 Lei (n.r. - corect 1 leu) este sigla AGIR. Pe plic s-a aplicat stampila „prima zi a emisiunii” 12.08.2008



B- Stampile ocazionale

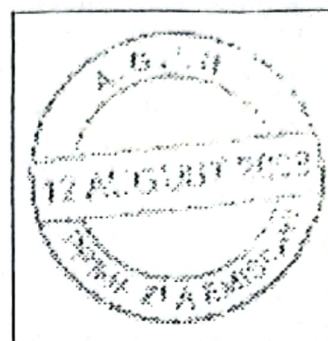
- 12.04.2008 - Iași - „Marea Lojă Națională din România, 10 ani de la constituire R.L.: Petru Rareș, nr. 51 OR.: Iași”. Pe amprenta ștampilei este portretul domnitorului Petru Rareș, ștampilă care s-a aplicat pe plicul ocazional care marchează evenimentul



- 01.08.2008 - Satu Mare - „Centenarul liniei de cale ferată Satu Mare - Mátészalka” - pe amprenta machetată de ing. Lörincz Tiberiu este schematic o locomotivă cu abur. Ștampilă s-a aplicat pe plicul ocazional care marchează evenimentul



- 12.08.2008 - (fără localitate) „A.G.I.R. 12 August 2008, prima zi a emisiunii”. Ștampilă s-a aplicat pe plicul întreg poștal cod 038 / 2008.



C - Plicuri ocazionale

- plicul ocazional semiilustrat, color, cu legenda „Marea Lojă Națională din România, 5998 - 6008 M.: L.” având ca semiilustrație tabloul în ulei pe pânză „Maestrul” de Liviu Suhar și înscrisul „10 ani de la constituirea R.L.: Petru Rareș M.: R.: 51 OR.: Iași”. Pe plicul ocazional s-a aplicat ștampilă din 12.04.2008 Iași (imaginea plicului la articol)

- plic ocazional semiilustrat, color cu legenda „Centenarul liniei de cale ferată Satu Mare - Mátészalka, 1908 - 1 august - 2008” (text și în limba maghiară) și în semiilustrație „Gara Satu Mare la începutul secolului XX” (văzută dinspre linii). Pe acest plic s-a aplicat ștampilă ocazională din 01.08.2008 Satu Mare (imaginea plicului la articolul din acest buletin)

- plic ocazional semiilustrat, color cu același text al legendei în limba română și maghiară ca la cel anterior precum și textul imaginii identic dar gara este văzută dinspre localitate. Și pe acest plic s-a aplicat ștampilă ocazională din 01.08.2008 Satu Mare (imaginea plicului la articolul din acest număr)

(prezentare ing. G. Mărgineanu)

FILATELIA FERVIARĂ ÎN EUROPA

Ungaria

VASÚTFILA 3 / 2008 iunie

Și în acest număr se continuă cu articole despre evenimentele aniversare de la Gyöngös.

Coperta 1 - prezintă fotografia domnului Kovács László cu o cupă în mână, premiul cel mare - vermeil pentru exponatul de istorie poștală „Traseele principale de poștă feroviară în perioada 1868 - 1944”.

Sărbătoarea filateliștilor și prietenilor căii ferate de la Gyöngös - impresii personale, plăcute ale filatelistului Almási Zoltan despre evenimente, congres, expoziție, programele colaterale.

Sumarul palmaresului expoziției - Au fost expuse 23 de exponate (107 panouri) în cadrul concursului : 6 la clasa filatelie tematică, 4 la clasa open, 2 la clasa istorie poștală, 2 la clasa parafilatelie, 4 la clasa maximafilie, 2 la car-



tofilie, 3 la clasa literatură filatelice, care au obținut următoarele premii: vermeil - 2, argint - 9, bronz argintat - 2, bronz - 2, diplomă - 1, premiul I - 3, premiul II - 3, premiul special - 1

O mențiune specială a juriului în procesul verbal: cu deosebită plăcere juriul a constatat că tematica feroviară are o mare popularitate, o mare răspândire nu numai în rândul filateliștilor feroviari din Ungaria dar și a colecționarilor din străinătate.

Ecouri - Despre evenimentele de la Gyöngyös - pe siteul IME a domnului Horst Brix, în revista Eisenbahn-Motiv-Sammler, în Filatelitul Feroviar, precum și la televiziunea și radioul local s-au prezentat manifestările.

Gyöngyös - impresiile despre expoziție ale domnului Heidun Györg expuse în materialul interesant „Calea ferată și esperanto”

E bună și o altă aniversare pe lângă cea de la Gyöngyös și anume aniversarea a „125 de ani Kőtegan - Mezöhegyes - Mako” (linie ce aparține de ACSEV) materializată cu un plic ocazional, ștampilă ocazională - 20 mai 2008 - Mezöhegyes.

Alte știri interesante despre aniversarea Gyöngyös :

- și sponsorii expoziției au fost răsplătiți cu mici atenții filatelice

- KLUBRÁDIO - post de radio în banda FM a furnizat știri, reportaje în direct despre evenimente.

- D-nul Tusnádi Csaba Károly - realizatorul a cca 170 de c.p.i. color în tematica feroviară a expus în afara concursului o parte din „realizările unei vieți”

Palmaresul expoziției filatelice este prezentat pe o pagină dublă unde prezențele românești au fost răsplătite astfel:

- Gheorghe Căpitanu - „Locomotive cu abur” - clasa cartofilie - locul I - aur

- Gabriel Mărgineanu - „Filatelitul Feroviar” - clasa literatură filatelice - argint

- Lőrincz Tiberiu - „Filatelie Feroviară în Ardeal” - clasa open - locul III - bronz

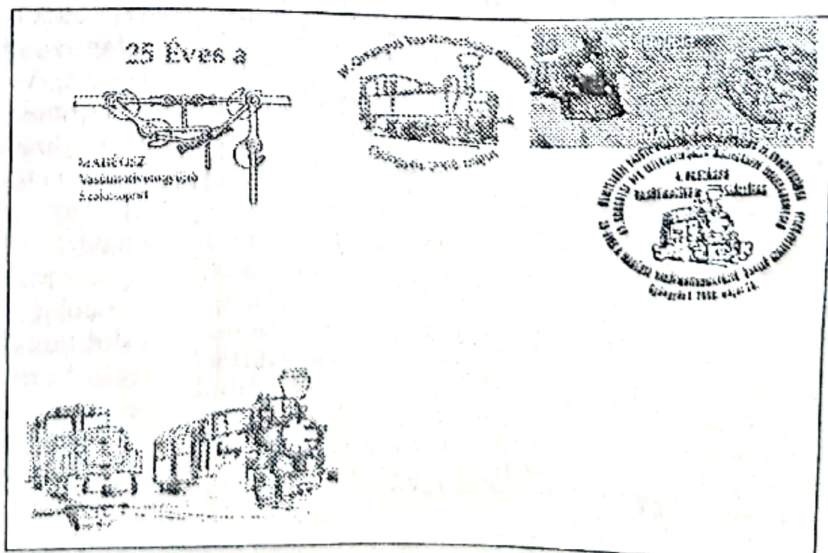
Adunare generală aniversară la Mábeosz cu participarea domnului Kurdics Sándor - președintele Mábeosz, care a felicitat filateliștii feroviari pentru activitatea depusă în decursul celor 25 de ani de existență, de activitate ca grupare filatelice tematică independentă în cadrul Mábeosz. A fost felicitat domnul Parragh Péter - lider, conducător al grupării V M Gy Sz - care a fost ales membru MAFITT.

Pe o pagină este reprodus plicul special realizat cu ocazia aniversării a 25 de ani de existență a grupării filatelice feroviare din Ungaria prevăzut cu timbru personalizat, ștampilă ocazională și o ștampilă complementară.

Semestrul II - numai știri bune pentru filateliștii feroviari din Ungaria :

a) câteva date calendaristice, aniversare care vor fi onorate cu piese filatelice și ștampile ocazionale:

- 12.09.2008 - cemnătarul liniei de cale ferată Eger - Putnok



- 25.10.2008 - 150 de ani linia de cale ferată Szajol – Békéscsaba – Arad

- 02.12.2008 - 125 de ani linia cale ferată Rétság – Szekszárd

- 125 de ani trenul „Orient Express” care va fi aniversat în ziua când va poposi în Parcul de Istorie Feroviară „FÜSTI” din Budapesta

b) Poșta Maghiară intenționează să realizeze o c.p.s.i. cu ocazia aniversării pe 27 septembrie 2008 a centenarului liniei de cale îngustă din zona Szilásvár.

c) Poșta Maghiară intenționează să emită în 2009 o nouă serie de timbre cu locomotive formată din 4 valori pentru a continua seriile de timbre din anii anteriori cu locomotive nostalgice de cale ferată îngustă, propunere deja înaintată spre aprobare la forurile competente.

Coperta 2 – este reprodus plicul special realizat cu ocazia aniversării a 125 de ani a liniei Kőtegán – Mezöhegyes – Makó, linie ce aparține de ACSEV

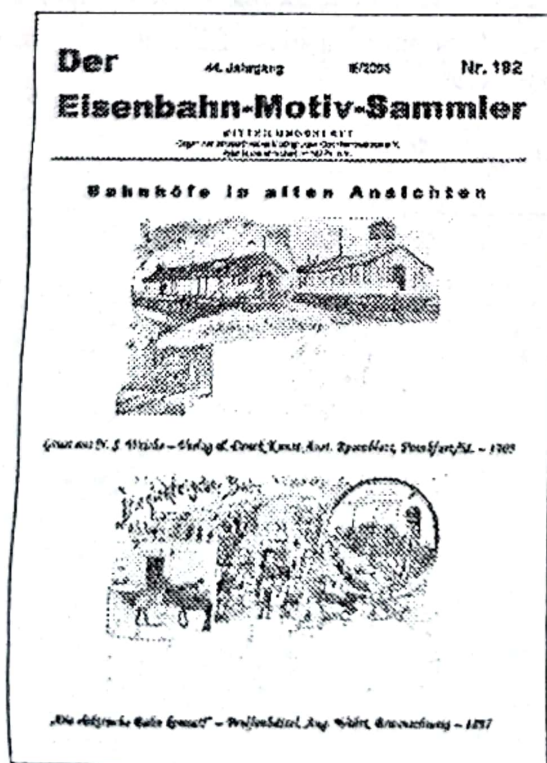
(recenzat – ing Lőrincz Tiberiu)

Germania

„DER – EISENBAHN – MOTIV – SAMMLER” nr. 192

La acest număr pe copertă sunt redată color 2 c.p.i. – una din gara N.S. Weike în anul 1903 și a doua cu tramvaiul electric din Wolfenbüttel în anul 1897. Pentru început se prezintă participarea unor membri ai asociației „Internationalen Motivgruppe Eisenbahwesen” care editează revista, la două expoziții filatelice din Germania obținând distincții frumoase. Despre „Trenul Balcanic” care a circulat începând cu 15 ianuarie 1916 de la Berlin până la Viena pe trei rute și apoi prin Budapesta, Belgrad, Niș, Sofia spre Constantinopol este un studiu istorico – filatelic – cartofil ilustrat cu piese corespunzătoare semnat de Franz Blazek. Același autor

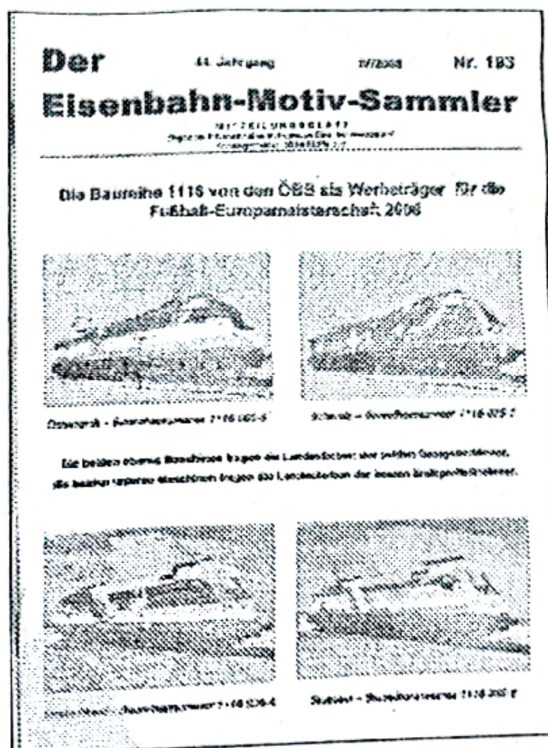
mai semnează și alte articole. Astfel este documentarul ilustrat filatelic despre prima linie de cale ferată construită în Australia inaugurată la 12 septembrie 1854 între Melbourne și Sandridge când s-a construit și gara Melbourne Terminus. Urmează apoi articolul în care prezintă date tehnice constructive și alte scurte informații despre locomotivele care apar în imaginea a două emisiuni din Malawi a câte 4 valori fiecare. Un alt documentar istorico – filatelic – cartofil tratează despre metroul din Taskent. Tot F. Blazek face o descriere a ceasului gării din Skopje considerând că are o istorie care impresionează și pe care o prezintă ilustrat după care prezintă biografia lui Gleb Maximilianovici Krjijanowski inginer de la depoul de locomotive din Samara care a participat la revoluția din octombrie 1917 din Rusia și de aceea Institutul de Științe Energetice din Moscova îi poartă numele. H. List prezintă un plic francat cu cele 4 valori a emisiunii cu locomotive din anul 1933 din Egipt când s-a desfășurat al 12-lea Congres Internațional al Căilor Ferate de la care au trecut 75 de ani, fiind cunoscută valoarea ridicată a acestei emisiuni. Tot după 75 de ani dar de la Congresul Elvețian de Turism și Transport, A. Studer prezintă plicuri cu ștampila ocazională din anul 1933, pe amprentă fiind cele 4 mijloace de transport și când s-a organizat un așa denumit „zbor stelar”. Același autor descrie pe scurt și 2 întreguri c.p.i. cu metroul din Lausanne (Elveția). Întregul din Isle of Man este prezentat de K.-H. Göpfert și Ch. Marx prezintă cel din Franța cu TGV care a stabilit recordul mondial de viteză de 574,8 km / h. Metroul din München (Germania) care apare figurat pe amprente a 4 ștampile ocazionale în anii 1980, 1983, 1993 și 2007 este prezentat în documentarul semnat de L. Walkowiak iar tramvaiul din Le Mans (Franța) este prezentat de Ch. Marx și



L. Walkowiak. Scurte relatări cu ilustrație filatelice sunt semnate de G. Mann referitoare la trenul din Siebengebirge, despre centenarul viaductului Gemeinde Payerbach, (Elveția), despre plicul „prima zi” cu marca poștală „Bere – Electrica” (pe amprentă o locomotivă electrică) firmă din Plauen (Germania) și despre festivitățile privind locomotiva saxonă IK nr. 54. Se prezintă de către dr. Klaus Strube date despre electrificarea liniei Erkner – Posdam acum 80 de ani, una dintre liniile de cale ferată ce plecau din Berlin și care au deschis calea marii electrificări. G. Schumacher semnează un mic documentar despre linia din Australia - Heavy Haulers pe care circulă trenuri de marfă cu tonaje foarte mari remorcate cu locomotive diesel. Emisiunile de mărci poștale cu tematică feroviară prezentate sunt din următoarele țări: Belgia (o emisiune), Jersey (1), Kosovo (1), Croația (1), Rusia (1), Tadjikistan (1), Cuba (1), Australia (3), Sao Tomé (4), Panama (1), Malaiezia (1), Mexic (1), Vietnam (1), Japonia (1), Ungaria (1), Macedonia (1) și una din fosta URSS. Ampretele ștampilelor ocazionale sunt din: Belgia (3), Germania (8), Franța (4), Italia (4), Olanda (1), Austria (2), Portugalia (1), Elveția (2), Polonia (1), Slovenia (1), Ungaria (4), Argentina (1), Brazilia (2), Peru (1), USA (6), Venezuela (1) și China – Șanghai (1).

„DER – EISENBAHN – MOTIV – SAMMLER” nr. 193

Pe copertă sunt 4 fotografii cu locomotive din aceeași serie pe cutia cărora sunt steagurile a 4 țări care participă la Campionatul european de fotbal din 2008. Un amplu documentar istoric – cartofil despre gara Friederichstrasse din Berlin care a împlinit 125 de ani de la inaugurare și bogat ilustrat cu c.p.i. apărute din anul 1900 și până în anul 2005, este semnat de B. Skrzypczak. U. Krischscho descrie pe scurt cei 40 km a tramvaiului din Hamburg iar despre tramvaiul cu cablu din Chicago sunt prezentate informații de către L. Walkowiak. F. Blazek descrie o locomotivă cu abur care apare pe câte o marcă poștală din 3 țări diferite și prezintă personalitatea lui Mahatma Gandhi cu preocupări și în domeniul feroviar. Tot F. Blazek semnează și articolul despre tramvaiul cu cai de la Berlin și trecerea apoi la cel electric. G. Schumacher ne relatează despre locomotivele a căror cutie a fost vopsită cu steagurile țărilor a căror echipe participă la Campionatul european de fotbal din anul 2008 (4 sunt redată pe coper-



ta). Întregurile poștale c.p.i prezentate pe scurt de F. Blazek sunt din Franța (120), Polonia (1), Austria (1), Ucraina (1), China (6), Australia (3) iar apoi semnează biografia și unele realizări ale constructorului de căi ferate renumit din China - Zhan Tianyou a cărui portret apare pe mărci poștale din China și Taiwan. Descrierea și prezentarea datelor constructive ale trenurilor de mare viteză din diferite țări de pe 6 mărci poștale din Cuba și a unei mărci poștale cu o locomotivă diesel tot din Cuba, nu este semnată dar apreciem că este al aceluiași autor care l-am întâlnit în multe din numerele anterioare la această rubrică - F. Blazek. Sunt semnalate 4 lucrări apărute – reviste, cataloage tematice și timbrul fără valoarea nominală emisă în Ungaria unde s-a ținut al 42-lea Congres al asociației germane fiind prezentat în cuprinsul acestui număr și așa denumitul „Protocol” în care este sintetizat punct cu punct cele discutate / stabilite la acel congres.

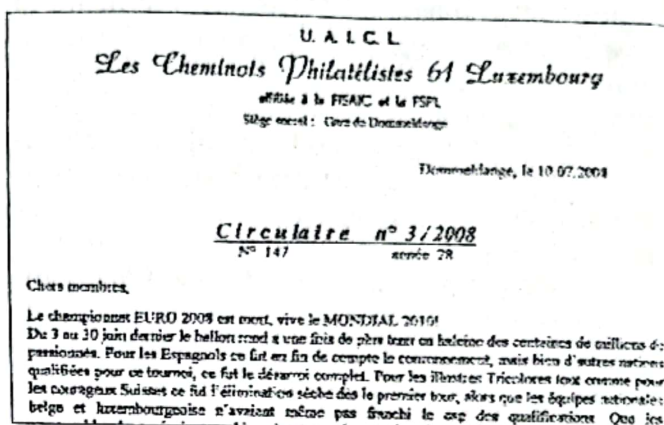
Emisiunile de mărci poștale prezentate sunt din: Germania (1), Austria (1), Norvegia (1), Portugalia (1), Monaco (1), Olanda (1), Australia (1), Coreea de Nord (2), China Taiwan (1), Guineea (4 cu câte 2 colite fiecare), Siera Leone (1) și St. Vicent & Grenadines (1). Ampretele ștampilelor ocazionale sunt din: Germania (15), Franța (1), Marea Britanie (2), Italia (4), Austria (2), San Marino (1), Elveția (5), Polonia (4), Cehia (1), România (3), Rusia (1), Ungaria (2) și USA (17).

(traducerea Virgil Dianu și prezentarea ing. G. Mărgineanu)

Luxemburg

CIRCULAIRE nr. 3 / 2008 a asociației „Les Cheminots Philatélistes 61 Luxembourg”

Se fac câteva sugestii pentru vacanța bine-meritată membrilor asociației după care se prezintă manifestări filatelice unde au participat membrii asociației. În luna martie 2008 a avut loc a 81-a Adunare Generală a Filateliștilor Feroviari Francezi unde au participat delegați din asociațiile țărilor învecinate și din partea CIP – FISAIC. Au fost prezentate rapoarte de activitate și s-au ales noile organisme ale asociației franceze. La 25 aprilie 2008 a avut loc cea de a 46-a Adunare Generală a Filateliștilor Feroviari Elvețieni unde s-a discutat activitatea asociației într-un splendid cadru natural oferit de Lacul Léman. Se prezintă apoi detaliat Raportul asupra expoziției filatelice internaționale a filateliștilor feroviari „Ferphilex 2008” și a Congresului al 15-lea al CIP – FISAIC care au avut loc în perioada 8 – 11 mai în Franța la Fleury-les-Aubrais (lângă Orléans). Este făcută invitația pentru membrii asociației la o excursie în



17 iunie 2008 prezentându-se programul vizitelor stabilite. După ce sunt anunțate emisiunile de mărci postale care se vor emite până la sfârșitul lunii septembrie 2008 se precizează că încă nu se cunosc ce maxime se vor realiza până la același termen. Circulara se încheie cu urările adresate membrilor pentru petrecerea unei vacanțe plăcute și o revedere cu sănătate în luna septembrie.

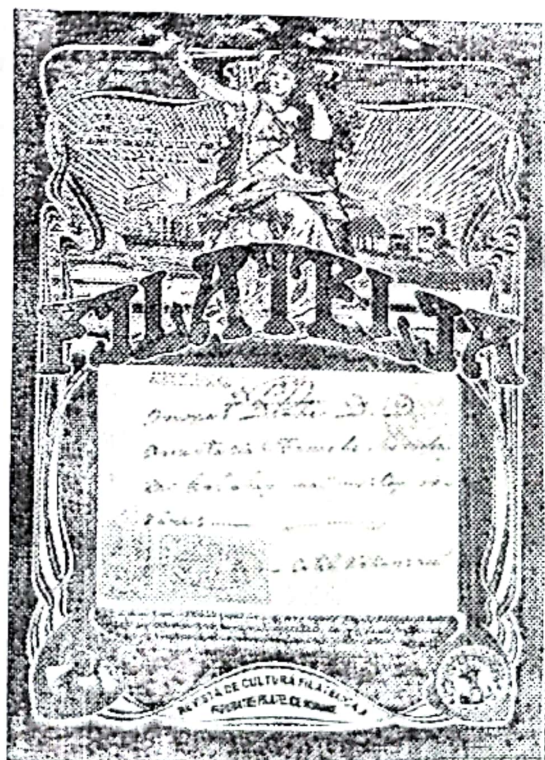
(recenzie – ing. G. Mărgineanu)

LITERATURĂ FILATELICĂ

Revista „FILATELIA” nr. 4 / 2008 aprilie

Pe coperta I-a dublă admirăm o nouă piesă cu mărcile postale „Cap de Bour” și piese cu stampile clasice românești. De asemenea sunt redată color maxime cu Regele Carol al II-lea – patronul expoziției EFIRO 1932 și o serie de litografii cu tematică postală – filatelice din secolul trecut. Un interesant ghid pentru colecționari este articolul semnat de Anthony Virvilis – jurnalist ALIP, AEP, FEPA Director, în traducerea doamnei Alina Otilia Pester. Cu completări la „Carantina de la Turnu Roșu” este studiul semnat de Norbert Blistyar (Germania) prezentând și unele caracteristici ale stampilelor cu negru de fum utilizate la Turnu Roșu. Dr. Dan Pinta – Oradea prezintă „Istoria faimoaselor timbre Post Office Nauritius, mari rarități mondiale” iar Gabriel Sassower face „Precizări” privind presa care s-a utilizat la tipărirea mărcilor „Cap de Bour” și la modul cum se interpretează francatura mixtă. 11 amprente ale sigiliilor ce se aplicau de „Căpitani de poștă” ilustrează materialul cu respectul titlu semnat de Silviu N. Dragomir. Pe margi-

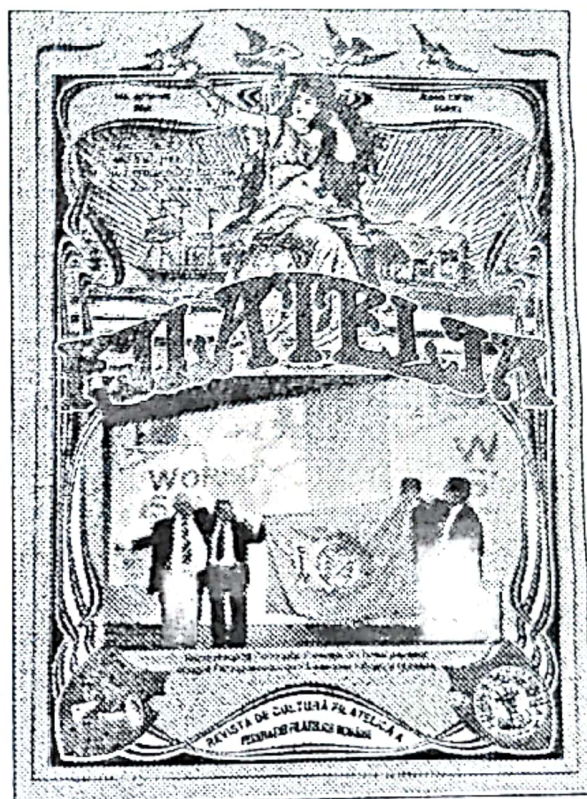
nea imaginilor unor piese filatelice, dr. Traian Serendan – Brașov prezintă „Curiozități privitoare la stampile din perioada tranziției Poștei



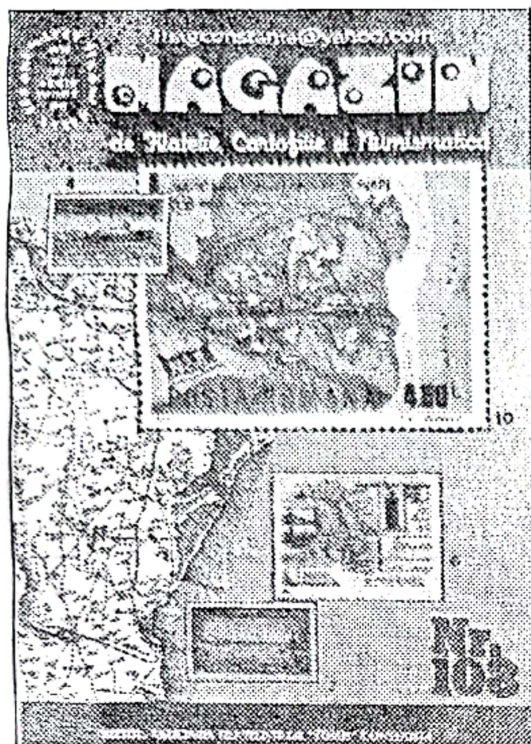
Române din 1919 și după". În memoriam – „Dr. Liviu Nicolae Cristea” este o evocare care deducem că este făcută de prof. Gh. Cserni după corespondența care ilustrează evocarea. „Michel – Supliment nr. 8 / 2007” – după această publicație sunt prezentate de către ing. Mircea Gheorghe și Julieta Dolcu cotele emisiunilor de mărci poștale emise în lume. O nouă evocare „In memoriam” pentru cel care a fost col. (r) Marin Iordache semnată de ing. Marian Duță. Din partea redacției revistei „Filatelia” s-au adresat domnului Gabriel Mateescu 20 de întrebări a căror răspuns interesează filateliștii dar au rămas „Întrebări fără răspuns”. Sunt prezentate 15 amprente ale unor ștampile ocazionale ale unor asociații filatelice care au fost aprobate. Scurte relatări sunt semnate de Sergiu – Marian Găbureac – „Coincidențe poștale” (același tip de eroare la noi și la polonezi în același an) și Alexandru Bartoc – „Cum ne pregătim pentru EFIRO 2008”. Descrierea unor manifestări filatelice de la asociațiile din țară sunt cuprinse la rubrica „Agenda filatelică”. Prof. Mihaela Bulai ne relatează despre „Luna pădurii la Liești”, prof. Gheorghe Dolinschi despre „Pădurea plămânului verde al planetei”, A.F. Timișoara „Expoziția filatelică NATURA”, ing. Remus Popovici „50 de ani de existență Cercul Filatelic Cetatea Făgăraș”. Sunt prezentate apoi recenzii și sumarele următoarelor publicații: „Curierul Primăriei Municipiului Craiova” nr.2 (februarie 2008), „România Catalog specializat Erori filatelice 1903 – 2006” – autor Sergiu Găbureac, „Studii Filatelice Brașovene” nr. 1 (6) 2008, „Ardeal, Banat, Bucovina” nr. 1 (63) 2008. La „Poșta redacției”, la scrisoarea domnului Mătache Adrian primește răspuns de la C.N. Poșta Română. În încheiere – „Schimb, vând, cumpăr”. Pe coperta a III-a sunt redată 3 scrisori clasice false din perioada 1864 – 1868.

Revista „FILATELIA” nr. 5 / 2008 - mai

Pe copertă este o fotografie de la preluarea steagului FIP de la Federația Filatelică din Israel de către Federația Filatelică Română. Pe celelalte pagini ale copertei I-a duble sunt redată imaginile copertelor lucrărilor „Monografia mărcilor poștale românești vol. I – Mărcile <Cap de Bour>” apărută sub egida F.F.R., lucrarea autorului Mircea Dragoteanu „Istoria poștelor locale transilvane” și lucrarea autorului Sergiu – Marian Găbureac „România Catalog specializat ilustrat – Erori filatelice 1903 –



2006”. Leonard Pașcanu – președintele FFR face o comparație privind „Dineurile de Palmareș EFIRO 1932 și EFIRO 2008” precum și o relatare detaliată despre „World Stamp Championship Israel 2008 și literatura filatelică”. „Se duc boierii unul câte unul...” este evocarea care o face Șilviu N. Dragomir colecționarilor care au plecat dintre noi – dr. Liviu N. Cristea, Av. Grigore Racoviceanu, ing. Kiriac Dragomir. La serialul „Contribuții la un catalog specializat <România>”, ing. Călin Marinescu face referire în episodul 6 la „Emisiunea <Semicentenarul Independenței> 1927”. Sergiu Găbureac are „Îngrijorări justificate” adresate domnului Dan – Mihai Toader, director general CNPRSA în legătură cu mărcile poștale românești. O altă îngrijorare parcă o deducem din ceea ce ne prezintă Norbert Blistyar în relatarea despre „Păstrarea colecțiilor – o problemă mereu actuală”. Ing. Mircea Gheorghe și Julieta Dolcu prezintă sinteza cotelor emisiunilor de mărci poștale emise în lume după „Michel – Supliment nr 9 / 2007”. Referiri la o „Scrisoare reexpediată mai puțin obișnuită” sunt făcute de Gheorghe Cserni. În „Momentul adevărului (III)” Sergiu Găbureac consideră neadecvate mărcile poștale care se regăsesc în actualele plicuri filatelice pentru educarea tinerilor colecționari. De la manifestări filatelice de la unele asociații sunt relatări de ing. Nicolae Iosub – „125 de ani de la publicarea poemului Lucea-



fărul" și Cezar Vasilescu - „Junimea 2008”. Aflăm și ce va fi: Expoziția națională de cartofilie la București și Târg de vară la Brașov și Craiova. Domnul Leonard Pașcanu prezintă câteva considerații referitoare la buletinul AFFR „Filatelistul Feroviar” cu ocazia apariției numărului 50 la care se prezintă apoi sumarul. Sumarele mai sunt prezentate la publicațiile „Medfila” nr. 63, 64, 65 și 66 / 2007, Buletinul informativ al Grupării colecționarilor Mihai Eminescu nr. 18 - martie 2008. Obişnuita încheiere cu „Schimb, vând și cumpăr”.

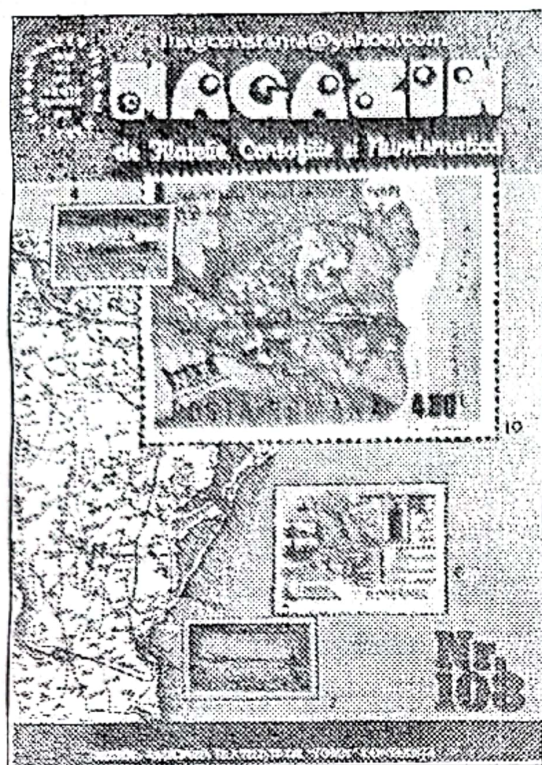
**Revista „MAGAZIN DE FILATELIE,
CARTOFILIE ȘI NUMISMATIC”**
nr. 108 noiembrie - decembrie 2007

Numărul este deschis de studiul semnat de Mihail Cezar Săvulescu „I leu Regele Ferdinand, Uzual - Bust mic” care este ilustrat cu 45 de fragmente de mărci poștale color cu varietăți și curiozități expuse pe coperta a II-a și a III-a. Arh. Radu Cornescu, cunoscutul „Detectiv filatelist” cercetează „Timbrele și istoria Dobrogei”, timbre care le-a depistat în număr de 12 și redată color pe coperta I-a și a IV-a a revistei. Din subiectul preferat al dr. Mircea Dragotescu aflăm despre „Circulația mărcilor de 50 bani din emisiunea a VIII-a Hohe Rinne (1923)” cu redarea unor piese cu astfel de mărci. Continuă studiul făcut de Victor Codreanu cu episodul (V) privind „Cenzura corespon-

detei prizonierilor de război din Rusia 1914 - 1920”, acum din Asia Centrală, de la lagărele din Taşkent, Simkent, Perovsk și Skobelev ilustrat cu piese și amprente cu astfel de ștampile de cenzură. Mihai Bogdan prezintă „Emisiuni ale Băncii Naționale a României din ciclul <Istoria aurului>” redând aversul și reversul cu date caracteristice la 7 monede de aur ale unor tezaure din țară. Ne încântă studiul amplu cartofil la al doilea episod al prof. Helmut Kulhanek privind „Ursarii în cartofilia românească” ilustrat cu reproducerea a 10 c.p.i. Scurte, concise și interesante sunt și alte două studii cartofile semnate de Gabriel - Octavian Nicolae „Constanța - Cazinul I” și „Cariera Iacob Deal” ilustrate bogat cu reproduceri după c.p.i. Un istoric mai amplu despre „Flota Militară Otomană pe Dunăre în 1877” este semnat de arh. Dorin Paul Bucur susținut cu imagini adecvate subiectului. „Pasagerul <Principele Nicolae>” este un prim episod dintr-un serial referitor la „Nave românești sub pavilion sovietic” semnat de comandor (r) Neculai Pădurariu.

Revista „CURIERUL FILATELIC”
nr. 148 ianuarie - martie 2008

Pe copertă este redată imaginea unui plic ocazional emis cu ocazia expoziției filatelice EFIRO 1932. Ing. Andrei Potcoavă relatează despre „Participări românești la două manifestări filatelice internaționale de prestigiu” și anume la „Salonul european de maximafilie” - primul campionat european de maximafilie și expoziția filatelică de la Paris organizată cu ocazia Zilei Naționale a României - „România, patrimoniu cultural și aniversar”. „Alte cărți poștale ilustrate cu marcă fixă 1990 - 1997” sunt listate de ing. Călin Marinescu. Dar se găsesc „Erori de ce nu și în cartofilie” unde Mihai Coszmin redă comparativ două c.p.i. cu aceeași imagine dar la una, pe partea adresantului nu are nimic imprimat și este circulată efectiv. Ec. Mircea Țața și ing. Marius Munteanu tratează un subiect mai puțin întâlnit „Fortificațiile Sibiului” ilustrat cu imaginea acestor fortificații după unele c.p.i. și lucrări vechi dar și imaginea celor 4 medalii emise cu ocazia anului 2007 - Sibiu Capitală Culturală Europeană. Ioan Cătănă își prezintă o primă parte a exponatului „Judetul Bacău, Poșta feroviară 1870 - 1910” cu imaginea primelor 5 pagini. La „Muzică și filatelie” Valentin Berezovschi prezintă o serie de mărci poștale și ștampile ocazionale cu „Di-



fărul" și Cezar Vasilescu - „Junimea 2008”. Aflăm și ce va fi: Expoziția națională de cartofilie la București și Târg de vară la Brașov și Craiova. Domnul Leonard Pașcanu prezintă câteva considerații referitoare la buletinul AFFR „Filatelistul Feroviar” cu ocazia apariției numărului 50 la care se prezintă apoi sumarul. Sumarele mai sunt prezentate la publicațiile „Medfila” nr. 63, 64, 65 și 66 / 2007, Buletinul informativ al Grupării colecționarilor Mihai Eminescu nr. 18 – martie 2008. Obişnuita încheiere cu „Schimb, vând și cumpăr”.

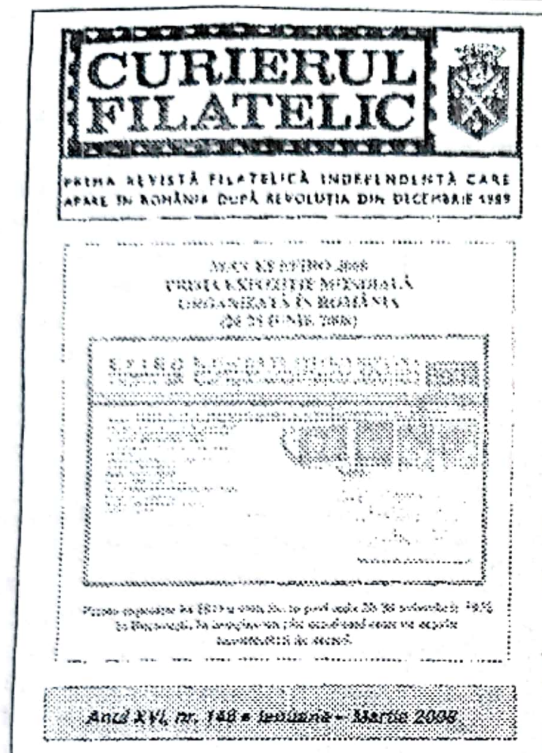
**Revista „MAGAZIN DE FILATELIE,
CARTOFILIE ȘI NUMISMATIC”
nr. 108 noiembrie – decembrie 2007**

Numărul este deschis de studiul semnat de Mihail Cezar Săvulescu „I leu Regele Ferdinand, Uzuală – Bust mic” care este ilustrat cu 45 de fragmente de mărci poștale color cu variații și curiozități expuse pe coperta a II-a și a III-a. Arh. Radu Cornescu, cunoscutul „Detectiv filatelist” cercetează „Timbrele și istoria Dobrogei”, timbre care le-a depistat în număr de 12 și redare color pe coperta I-a și a IV-a a revistei. Din subiectul preferat al dr. Mircea Dragotescu aflăm despre „Circulația mărcilor de 50 bani din emisiunea a VIII-a Hohe Rinne (1923)” cu redarea unor piese cu astfel de mărci. Continuă studiul făcut de Victor Codreanu cu episodul (V) privind „Cenzura corespun-

deței prizonierilor de război din Rusia 1914 – 1920”, acum din Asia Centrală, de la lagărele din Taşkent, Simkent, Perovsk și Skobelev ilustrat cu piese și amprente cu astfel de ștampile de cenzură. Mihai Bogdan prezintă „Emisiuni ale Băncii Naționale a României din ciclul <Istoria aurului>” redând aversul și reversul cu date caracteristice la 7 monede de aur ale unor tezaure din țară. Ne încântă studiul amplu cartofil la al doilea episod al prof. Helmut Kulhanek privind „Ursarii în cartofilia românească” ilustrat cu reproducerea a 10 c.p.i. Scurte, concise și interesante sunt și alte două studii cartofile semnate de Gabriel – Octavian Nicolae „Constanța – Cazinul I” și „Cariera Iacob Deal” ilustrate bogat cu reproduceri după c.p.i. Un istoric mai amplu despre „Flota Militară Otomană pe Dunăre în 1877” este semnat de arh. Dorin Paul Bucur susținut cu imagini adecvate subiectului. „Pasagerul <Principele Nicolae>” este un prim episod dintr-un serial referitor la „Nave românești sub pavilion sovietic” semnat de comandor (r) Neculai Pădurariu.

**Revista „CURIERUL FILATELIC”
nr. 148 ianuarie – martie 2008**

Pe copertă este redată imaginea unui plic ocazional emis cu ocazia expoziției filatelice EFIRO 1932. Ing. Andrei Potcoavă relatează despre „Participări românești la două manifestări filatelice internaționale de prestigiu” și anume la „Salonul european de maximafilie” – primul campionat european de maximafilie și expoziția filatelică de la Paris organizată cu ocazia Zilei Naționale a României – „România, patrimoniu cultural și aniversar”. „Alte cărți poștale ilustrate cu marcă fixă 1990 – 1997” sunt listate de ing. Călin Marinescu. Dar se găsesc „Erori de ce nu și în cartofilie” unde Mihai Coszmin redă comparativ două c.p.i. cu aceeași imagine dar la una, pe partea adresantului nu are nimic imprimat și este circulată efectiv. Ec. Mircea Țața și ing. Marius Munteanu tratează un subiect mai puțin întâlnit „Fortificațiile Sibiului” ilustrat cu imaginea acestor fortificații după unele c.p.i. și lucrări vechi dar și imaginea celor 4 medalii emise cu ocazia anului 2007 – Sibiu Capitală Culturală Europeană. Ioan Cătănă își prezintă o primă parte a exponatului „Județul Bacău, Poșta feroviară 1870 – 1910” cu imaginea primelor 5 pagini. La „Muzică și filatelie” Valentin Berezovschi prezintă o serie de mărci poștale și ștampile ocazionale cu „Di-



rijorii - <Bagheta magică>" menționând unele momente mai deosebite din viața și opera acestora. Din partea redacției se prezintă recenzie lucrării „Manualul expozantului tematician” - autor Dan N. Dobrescu. Prin articolul „Tolerate de poștă” Vasile Roman face referiri la unele figurine care apar pe corespondențe și acceptate la expediere. La rubrica de „Maximafilie” Gheorghe Văduva prezintă „Laureați ai premiului Nobel pentru medicină Gheorghe Emil Palade (1912 -)” și redă imaginea unei

maxime realizată în anul 2001 de Poșta Română. În memoriam - „Alexandru Cadariu” este o evocare a redacției. După „Cotele emisiunilor România după Suplimentele Michel...” urmează articolele din secțiunea „Documentar Fram”. Prof. Nicolae Ilișiu prezintă francaturi mecanice cu aniversări din anul 2007 „Heinrich Heine - 210 ani de la naștere”, „Adam Opel - 170 de ani de la naștere”, „Dimitri Ivanovici Mendeleev (1834 - 1907) - 100 de ani de la deces” și „Alphonse Daudet - 110 ani de la dispariție”. Despre „Deservirea superficială a mașinilor de francat mecanic” ne informează ing. Mircea Pătrășcoiu. La rubrica „In memoriam” două evocări pentru cei care au fost Marcel Scarlat și Silvestru Mițarca. De la Subredacția din București sunt prezentate „Noi emisiuni de mărci poștale românești” și „Noi întreguri poștale românești”. Despre desfășurarea unor activități filatelice în țară sunt inserate informații de la Rădăuți și Arbore (județul Suceava), de la Deva și de la Timișoara. Recenziile sunt făcute pentru revista „Filatelia” nr. 11 și 12 / 2007 și 1 / 2008, revista „Magazin de filatelie, cartofilie și numismatică” nr. 3 august - octombrie 2007, buletinul „Filatelistul Feroviar” nr. 50 februarie 2008, revista „Romfilatelia” nr. 8 ianuarie 2008, revista „Studii filatelice brașovene” nr. 1 (6) / 2008 și „Foaia informativă editată de Casa de Cultură a municipiului Turda și Cercul Filatelic Turda” nr. 6 martie 2008.

(recenzii - ing. G. Mărgineanu)

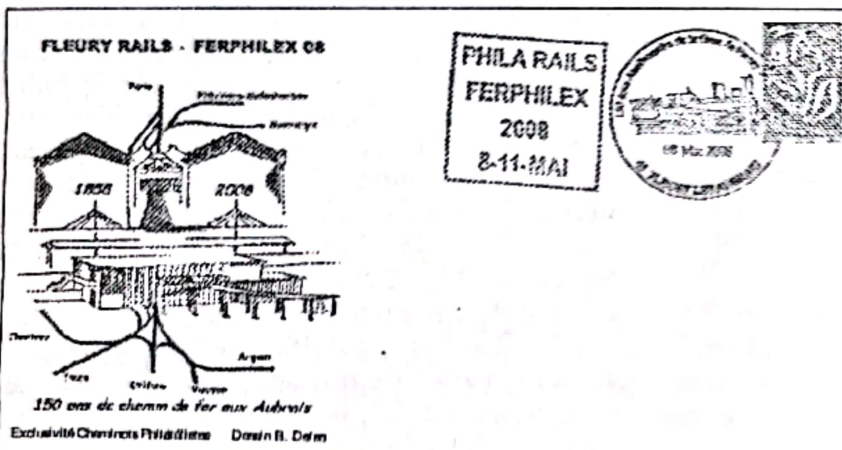
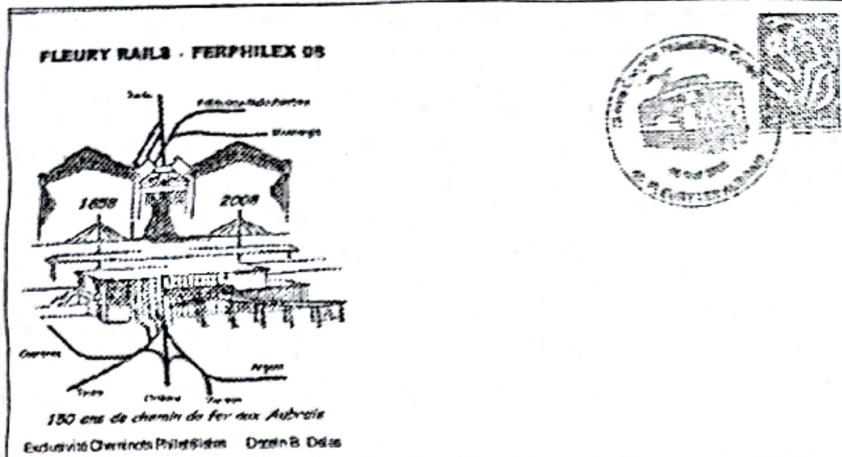
ACTIVITATEA ASOCIAȚIEI

o fotografie cu domnul ing. Lörincz. Pe lângă felicitările și mulțumirile adresate de către organizatori, adresăm și noi felicitările și mulțumirile pentru că au reprezentat cu onoare asociația noastră.



În primul rând consemnăm participarea unor membri ai asociației cu exponate la Expoziția Mondială Filatelică din 20 - 27 iunie 2008 de la București care au obținut distincții onorabile și care le-am prezentat în relatările de la începutul acestui număr. Totodată am prezentat și distincția obținută de buletinul asociației „Filatelistul Feroviar” expus la EFIRO 2008, imaginea diplomei și a medaliei fiind redată în materialele arătate anterior.

Am amintit și de participarea a doi membri ai asociației în colectivul de montarea expozitelor și demontarea acestora la expoziția mondială și anume domnul ing. Tiberiu Lörincz și domnul Eduard Marta. Domnul Marta mi-a oferit o fotografie făcută împreună la intrarea în expoziție și o redau pentru a-l cunoaște pe dumnealui în primul rând, pentru că merită. Ne pare rău că acum nu putem să redăm



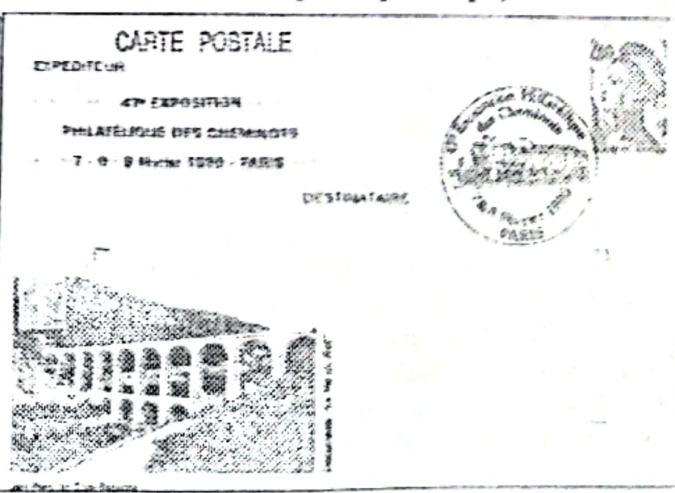
participe vreun delegat la această expoziție și nici la Congresul C.I.P. (Comitetul Internațional de Filatelie) – F.I.S.A.I.C. care s-a ținut în aceeași localitate franceză în perioada 8 - 11 mai 2008.

Despre organizarea expozițiilor filatelice de către filателиi feroviari francezi se poate scrie o lucrare amplă în care să se redea și piesele filatelice realizate cu aceste ocazii. Spun aceasta având în vedere că în colecție am câteva c.p.si. ocazionale realizate cu ocazia acestor expoziții care în anul 1991 era la cea de 48-a ediție (le redaau imaginea). Am consultat revista franceză de filatelie cu apariție lunară „L'Écho Timbrologie” pe câțiva înainte de anul 2000 și printre multele amprente de ștampile ocazionale prezentate, întâlneam cel puțin 3 și chiar 6 – 8 modele cu tematică feroviară lunar. Îmi pare rău că nu mi-am notat exact atunci când într-o revistă am citit că în anul 1946 (poate 1947) se organizase o expoziție filatelică a filателиilor

În perioada 8 – 11 mai 2008 s-a oragnizat la Fleury les Aubrais (Orléans – Franța) expoziția filatelică internațională a asociațiilor filatelice feroviare afiliate la Federația Internațională a Societăților Artistice și Intellectuale Feroviare (F.I.S.A.I.C.) – „Ferphilex 08” de la care am primit prin amabilitatea doamnei Liliane și a domnului René Posing din asociația filателиilor feroviari din Luxemburg cu care colaborez, plicurile ocazionale realizate la „Ferphilex 08”. Le mulțumesc pentru aceste piese care le redau și le răspund cu realizări de la noi. Din partea asociației noastre nu a avut posibilitate să

feroviari itinerantă în 2 sau 3 vagoane care a trecut printr-o serie de gări franceze. M-a mirat dar și admirat că în anii imediat după război erau organizate acțiuni de destindere de această manieră. Cele două plicuri ocazionale realizate în luna mai 2008 marchează 150 de ani de la inaugurarea gării din Fleury les Aubrais unde s-a organizat și expoziția „Ferphilex 2008” și al 25-lea Congres al Filателиilor din Centru – Loire.

Ca și în anii trecuți, urmează să primim de la CIP – FISAIC un material cu cele discutate (chiar dacă nu am putut participa) care-l vom





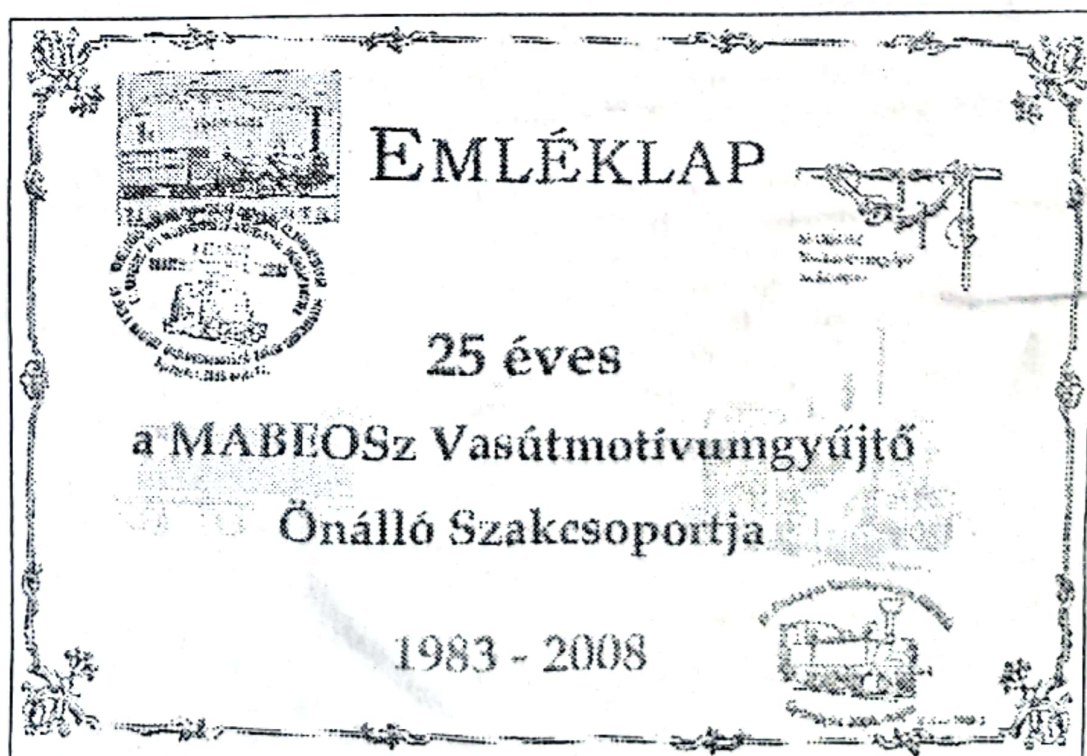
prezenta și membrilor asociației într-un număr viitor. Ceea ce cunoaștem până acum este că în anul 2010 expoziția „Ferphilex 2010” se va organiza în Germania, la München și vor fi unele noutăți în desfășurarea și organizarea unor astfel de expoziții. Doritorii se pot pregăti de pe acum !

Așa cum am mai prezentat în buletinul nostru, în perioada 23 – 26 mai 2008 a avut loc în Ungaria în localitatea Gyöngyös alte două manifestări filatelice ale filateliștilor feroviari din unele țări europene. S-au aniversat 25 de la înființarea în cadrul federației filatelice maghiare MABEÖSZ a grupării filateliștilor feroviari maghiari cu care ocazie s-a organizat și a 4-a expoziție filatelică feroviară în Ungaria la care au fost participări și româ-nești prin: G h e o r - g h e Căpitanu cu exponatul de cartofilie „Locomotive cu abur” acordându-i-se locul I – diplomă în rang de aur, ing. Tiberiu Lőrincz cu exponatul „Filatelie feroviară în Ardeal” la clasa „open” acordându-i-se locul II - diplomă în rang de

bronz și ing. Ga-briel Mărgineanu cu „Filatelistul Feroviar” la „cla-sa literatură” acordându-i-se diplomă în rand de argint. Totodată, în zilele respective a vut loc Congresul al 42-lea al asociației feroviare din Germania - Internationalen Motiv-gruppe Eisenbahnwesen care editează revista „Der Eisenbahn – Motiv – Sam-mler” cu care colaborează și asociația noastră. Asociația germană își organizează congresele în fiecare an în alte localități și țări cu care ocazie fac și excursii tematice. La aceste două evenimente s-a realizat un plic ocazional și o ștampilă ocazională care evidențiază organizarea acestora. Am

redat imaginea plicului colegilor unguri la recenzia publicației „Vasútfila”, cel de la colegii germani l-am prezentat în numărul 51 al buletinului. Remarcăm realizarea la aceste manifestări filatelice feroviare a unui timbru care nu are înscrisă valoarea nominală emis de Poșta Maghiară la care s-a atașat o vigneta care are în imagine locomotiva de linie îngustă care funcționează în zonă și poartă denumirea localității – „Gyöngyös” care se observă pe plicul ocazional și mai redăm imaginea cartonului filatelic realizat cu această ocazie, piese de amintire a aniversărilor mult colecționate de colegii din Ungaria.

(prezentare ing. G.M.)



CORECTURĂ

În numărul 51 (2 / mai 2008) al buletinului "Filatelistul Feroviar" am comis o greșală de cca ... **381 m !**

La pagina 34 al buletinului, interesantului istoric semnat de Jim Ballantyne (Marea Britanie) i-am dat titlul "Ecartamentul 381 m (partea a 2-a)" - ecartament deocamdată nerealizat la o asemenea dimensiune - **381 m !**

Regretăm greșala și rugăm să corecți în - **381 mm** - și cerem scuze autorului care dorim să ne onoreze cu alte colaborări interesante.

MEMBRI AFFR

Am primit taxa de înscriere și cotizația de la următorii colecționari devenind membri ai asociației noastre:

- 125 - Vladimir - Constantin - Palamariu - Iași

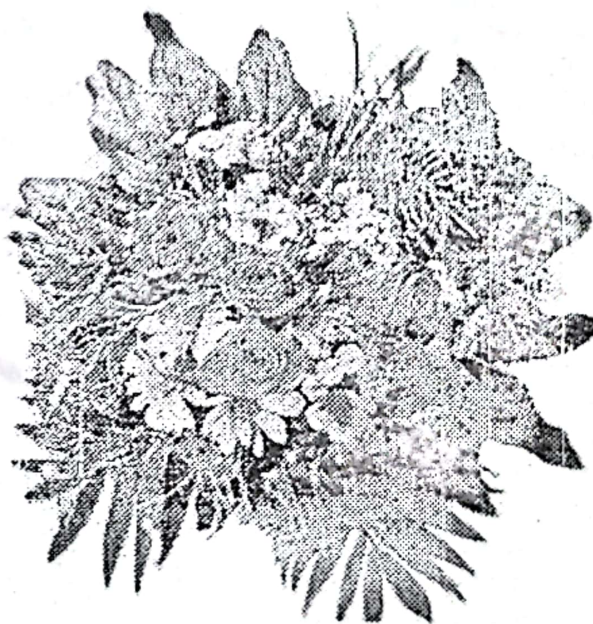
- 16 - ing. Vasile Tulbure - Cluj Napoca (reînsciere)

CALENDAR

În cursul trimestrului III al anului, următorii membri AFFR își aniversează ziua de naștere cu care ocazie Consiliul de Conducere al asociației și colectivul de redactare al „Filatelistului Feroviar” le adresează din toată inima „LA MULȚI ANI !”.

26.09 - ing. Serban Lacrițeanu - București
26.09 - ing. Ovidiu Ioan Reu - Orlat (Sibiu)
29.09 - dr. Adrian Popovici - Iași

01.07 - ing. Mircea Pătrășcoiu - București
01.07 - ing. Vasile Mihalcea - Iași
14.07 - ing. Dan Caranfil - Iași
15.07 - ing. Valeriu Elefterescu - Galați
16.07 - Kiss Janos Gyula - Dej
20.07 - ing. Ilie Popescu - București
22.07 - ing. Petre Covacef - Constanța
26.07 - Eduard Marta - Iași
04.08 - ing. Călin Marinescu - București
11.08 - Eusehnie Platon - Bacău
11.08 - ing. Isaia Rotberg - Iași
25.08 - Ioan Grozav - Romos (Hunedoara)
26.08 - ing. Ioan Catană - Bacău
29.08 - ing. Constantin Proca - Iași
06.09 - Gheorghe Neculai - Iași
13.09 - ec. Corneliu Bristan - Iași
17.09 - conf. dr. Valeriu Dornescu - Iași
23.09 - ing. Gabiel Mărgineanu - Iași



DE REGULA, ARTICOLELE CARE NE-AU FOST TRIMISE PENTRU PUBLICARE ÎN BULETINUL INFORMATIV SUNT MENȚINUTE ÎN PORTOFOLIUL REDACȚIEI ATÂT TIMP CÂT SUNT ÎN VEDERE A SE PUBLICA FĂRĂ A SE ÎNAPOIA CELE NEPUBLICABILE, CONFORM PROCEDURILOR PUBLICAȚIILOR



MEDALIA JUBILIARĂ A.G.I.R. - 90 DE ANI DE LA CONSTITUIRE

**“Ingineria este tot ce are mai frumos,
o simbioză între abstractul matematic,
concretul tehnologic și inefabilul artei !”**

**De la
“ORIENT
EXPRESS”
la “TGV”**

**Ambele realizări au
pornit din aceeași
capitală europeană
PARIS**



TIMIȘOARA

**de la tramvaiul cu
cai - 1869 la**

**tramvaiul electric
actual - 2008**



**FELICITĂRI COLABORATORILOR, MEMBRILOR ȘI
SUSTINĂTORILOR ASOCIAȚIEI CARE AU CONTRIBUIT LA
REALIZAREA BULETINULUI "FILATELISTUL FERROVIAR"
APRECIAT LA EXPOZIȚIA FILATELICĂ MONDIALĂ
EFIRO 2008 - BUCUREȘTI !
CĂLĂTORIE PLĂCUTĂ CU TRENURILE DE MARE VITEZĂ !**



**Așteptăm corespondența dumneavoastră pentru redactarea bule-
tinului informativ pe adresa: ing. Gabriel Mărgineanu, str.
Străpungere Silvestru nr. 20, bl. T1B, tronson 3, apt. 6, telefon:
0332/802.224 - 700006 Iași
e-mail: margineanugabriel@rdslink.ro**



FILATELISTUL FERROVIAR

BULETIN INFORMATIV AL
ASOCIAȚIEI FILATELIȘTILOR FERROVIARI DIN ROMÂNIA

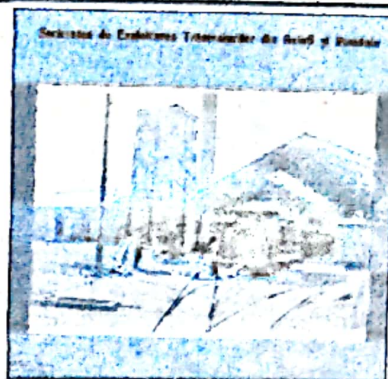
Nr. 51 (2 / mai 2008)

Apare trimestrial

ULTIMUL EPISOD PRIVIND HÂRȚILE DE VAL- OARE DIN SERIALUL profesorului Helmut KULHANEK



**FRANCATURILE
MECANICE și o AM-
PRENTĂ ÎNPREMIERĂ**
apartin inginerului
Mircea PĂTRĂSCOIU



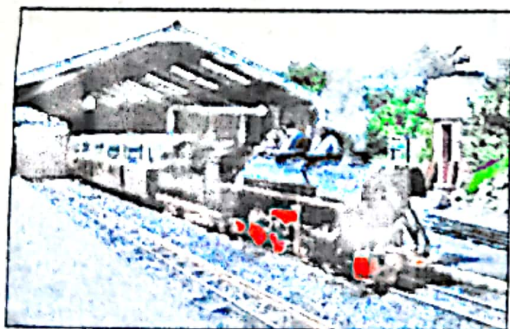
**Inginerul TIBERIU
IORINCZ prezintă un
scurt istoric al scurtei
linii de cale ferată de
pe teritoriul
României**



PÜSPÖKLADÁNY - ORADEA MARE (NAGYVÁRAD)



**ANIVERSĂRI marcând 150 DE ANI DE LA
NAȘTEREA LUI RUDOLF DIESEL și 125 DE
LA NAȘTEREA LUI DIMITRIE LEONIDA**
continuând cu **RECORDURI FERROVIARE DE
VITEZĂ** sunt subiecte tratate de
ing. Gabriel MĂRGINEANU



**Obișnuitele rubrici
Filatelia feroviară în
Europa
Literatură filatelice
Realizări filatelice
Activitatea asociației**



**Jim BALLANTYNE "CĂLĂTOREȘTE" PE
ECARTAMENTUL DE 381 mm**



Sediul: str. Râpa Galbenă nr. 12 -

Clubul Salariaților CFR - 700128 IAȘI

**Asociația are personalitate juridică acordată prin hotărârea
Tribunalului Județean Iași cu nr. 15 / PJ / 24 martie 1997**

HRISTOS A ÎNVIAT !



HRISTOS S-A ÎNĂLȚAT !

ANIVERSĂRI

Rudolf Christian Karl Diesel (1858 – 1913)



Cuvântul „diesel” a intrat în vocabularul cotidian al multor țări fără ca imediat să ne ducă gândul că este de fapt numele unei personalități științifice care a inventat „mașina cu combustie internă” care ne este atât de cunoscută ca „motorul diesel”.

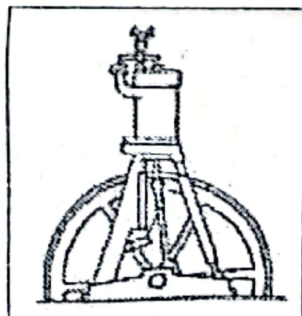
Din biografia inventatorului mă voi opri la acele date mai semnificative și care au condus la realizarea motorului. Părinții săi s-au stabilit în Franța în urma conflictelor din timpul revoluției de la 1848 și Rudolf s-a născut la 23 martie 1858 la Paris. Dar și de aici părinții vor emigra în Marea Britanie în anul 1870 când a izbucnit războiul franco – prusac. Rudolf fiind o fire studioasă, va câpăta diverse burse printre care și cea de a studia la Școala Politehnică din München. Profesorul Carl von Linden care este inventatorul primei mașini de refrigerat, a avut o influență în îndrumarea celui care va deveni inginerul Rudolf Diesel și care se va preocupa în mod deosebit de mașinile termice. În anul 1890 este angajat la o societate din Berlin unde își va continua ideea realizării unei mașini termice și la 23 februarie 1892 îi este înregistrat la Berlin patentul de inventator nr. 67207 a unui motor ce funcționa utilizând uleiuri vegetale. După obținerea brevetului este angajat la firma Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (MAN) unde va realiza la 10 august 1893 primul motor cu un cilindru, vertical. Sunt interesate și firmele Krupp și Sulzer care împreună cu firma MAN au sprijinit teoria lansată de Rudolf Diesel privind construcția unui motor termic rațional și prin perfecționările permanente, în anul 1897 inventatorul realizează

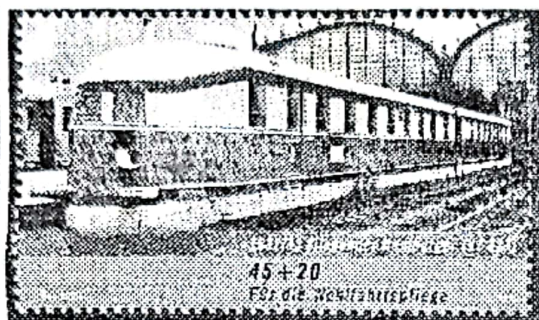
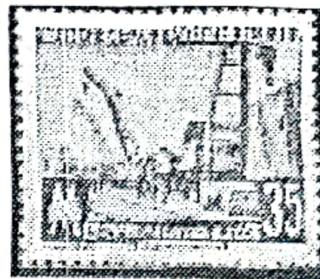
un motor vertical cu 4 cilindri, prin compresie, care desvolta o putere de 25 CP. Rezultatele bune obținute determină firmele interesate să construiască în serie astfel de motoare pentru care la 6 aprilie 1897 Rudolf Diesel obținuse „Kaiserlicher Patentamt” 608.845 la Berlin pentru „motor cu combustie internă”. Acesta este de fapt cel care va primi denumirea generică de „motor diesel”.

Este consemnat prin documentația care am consultat-o că în iunie 1897 a fost creată „Societatea franceză a motoarelor diesel cu combustie internă” cu sediul la Bar-le-Duc (Meuse), la care Rudolf Diesel deținea fonduri sociale. La expoziția mondială din anul 1900 de la Paris, Rudolf Diesel a primit medalia de aur pentru motorul inventat.

În anul 1903 se va demonstra utilitatea folosirii unui astfel de motor în transporturi când pe un șlep mic s-a montat un motor diesel, șlep care a navigat cu succes pe canalul Marna – Rhin. Îmbunătățirile, perfecționările și mărirea puterii motoarelor diesel s-a produs după ce francezul Lucien-Eugène Inchauspé a inventat în anul 1924 pompa de injecție introdusă în producție de Robert Bosch. Datorită acestor îmbunătățiri motorul diesel va fi utilizat pentru prima dată în construcția autoturismelor de către firma Mercedes în anul 1936 și apoi de firma Peugeot în anul 1938.

Rămâne în continuare ca mister și în prezent când au trecut 150 de ani de la naștere, dispariția inventatorului Rudolf Christian Karl Diesel la 29 sau 30 septembrie 1913. Se îmbarcase pe pachebotul „Dresda” la Anvers (Olanda) cu destinația Harwich (Marea Britanie)



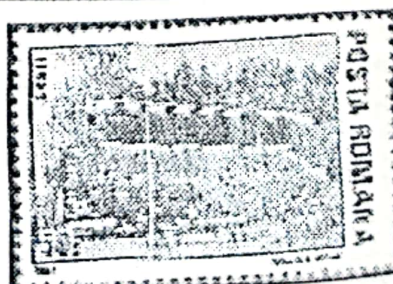
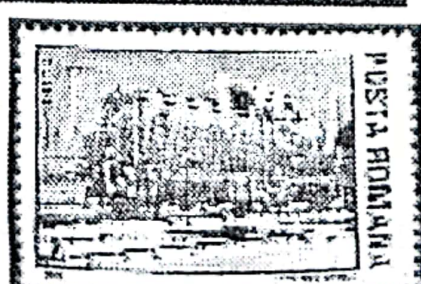
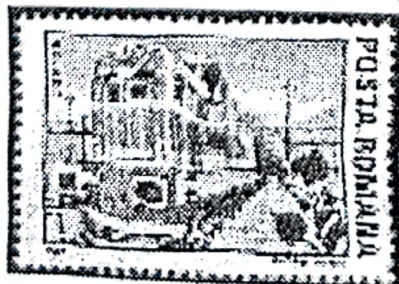
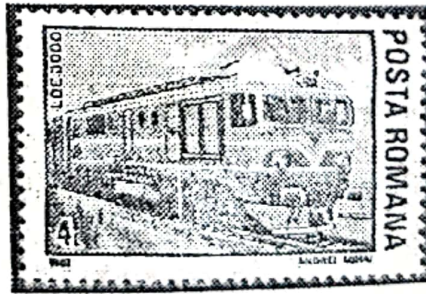
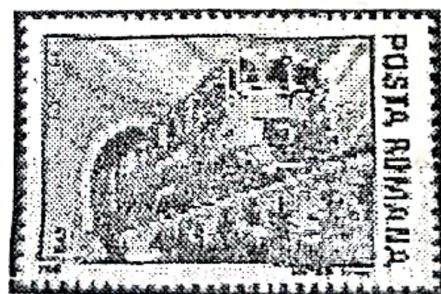


pentru traversarea Cana-
lului Mânecii. După
cum se observă și ziua
este incertă când a dis-
părut, presupunându-se
atât ipoteza sinuciderii
cât și a asasinatului. Cu
toate că era beneficiarul
unei invenții care i-a ad-
us o stare bună financi-
ară la care se mai adăuga
cea de la firma franceză
creată în anul 1897, se
considera că în acea pe-
rioadă era într-un declin

financiar spre faliment ceea ce i-ar fi provocat o
depresie care l-a împins spre sinucidere. Dar se
mai presupune că în perioada anterioară dis-
pariției avea legături cu ami-
ralitatea britanică ceea ce pro-
babil nu convenea părții ger-
mane, fiind acționar și la o
societate franceză - aspecte
care ar conduce la ipoteza a-
sasinatului. Este regretabil
pentru posteritate un astfel de
sfârșit al unui inventator care

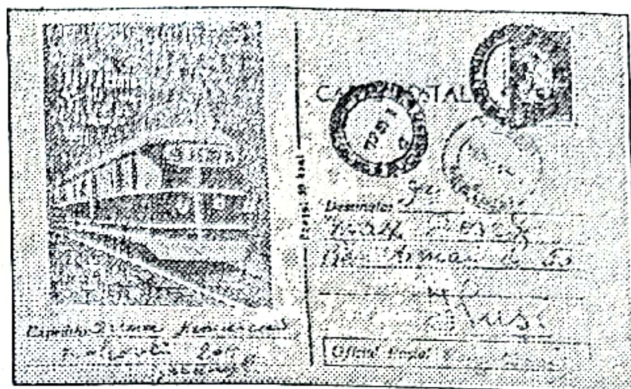
a produs o enormă revo-
luție în construcția mijloacelor de
transport - nave, automobile, lo-
comotive. Perfecționările aduse
generațiilor de motoare diesel a
făcut posibil construcția unor
motoare din ce în ce mai puter-
nice în special pentru transportul
naval, limitate de gabarit la uti-
lizarea pe locomotive sau auto-
mobile.

Firma elvețiană Sulzer este cea care a cons-
truit pentru prima dată în anul 1912 în Europa
o locomotivă utilizând puterea motorului die-
sel. În Statele Unite, compania Central Rail-
road din New Jersey a prezentat la 9 iunie 1924
o locomotivă echipată cu motor diesel. Uti-
lizarea cu întârziere a motorului diesel pe loco-
motive se datorează faptului că nu se găsea o
modalitate convenabilă pentru transmisia pu-

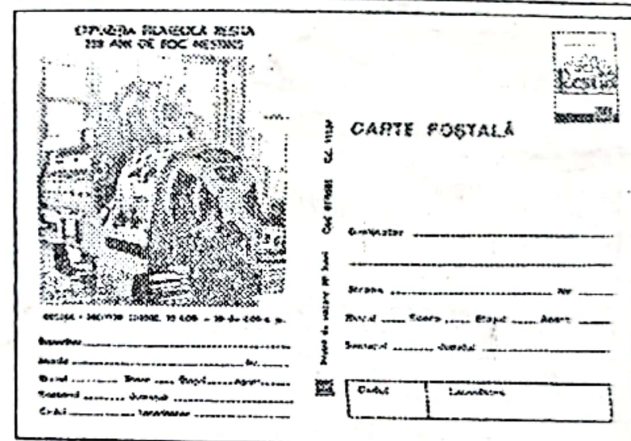


terii motorului la roțile acestei, pentru realizarea efortului de tracțiune. Prin transmisia directă de la motor la roată se obținea o locomotivă de mică putere și abia după ce s-a conceput transmisia electrică, a fost posibilă dezvoltarea construcției locomotivelor diesel electrice. Ca principiu, motorul diesel pune în funcțiune un generator de curent continuu care se transmite la motoarele electrice ce antrenează osiile locomotivei. S-au realizat apoi și locomotive diesel hidraulice la care motorul diesel antrenează o turbină hidraulică și prin sistem de reductoare – axe cardanice, învârt osiile locomotivei realizând efectul de tracțiune.

În ce privește introducerea locomotivelor diesel în parcul C.F.R. voi cita descrierea făcută de membrul asociației noastre – ing. Mircea Dorobanțu (București), în documentarul „40 de ani de exploatare a locomotivelor diesel cu transmisie electrică pentru CFR seria 060 DA” în nr. 19 / 2000 a buletinului „Filatelistul Feroviar”: „O activitate de pionerat în acest domeniu a avut-o firma elvețiană a fraților Sulzer din Winterthur. Începând din anul 1936 aici au fost proiectate și construite câteva locomotive deosebite pentru acea perioadă, constituind bazele locomotivelor diesel moderne. Este vorba de cele două locomotive duble pentru rețeaua franceză PLM (Paris – Lyon – Mediteranee) și de o locomotivă dublă comandată de CFR pentru linia (București) – Ploiești – Brașov. Trăsăturile comune ale acestor locomotive erau: construcție dublă cu două unități simetrice permanent cuplate, aderență parțială (având osii motoare și purtătoare), două motoare de 2.200 CP fiecare, cu transmisie electrică în curent continuu”. O astfel de locomotivă redată după o c.p.i. este adusă în țară înainte de izbucnirea războiului pentru efectuarea probelor. Izbucnirea războiului întrerup tratativele și locomotiva se va utiliza la diferite



C.s.p.i. fără cod care se referă la prevederea de dieselizare a CFR și c.p.s.i. cod 0172 / 81 cu motor diesel de 2.300 CP pentru locomotivă diesel fabricat la Reșița

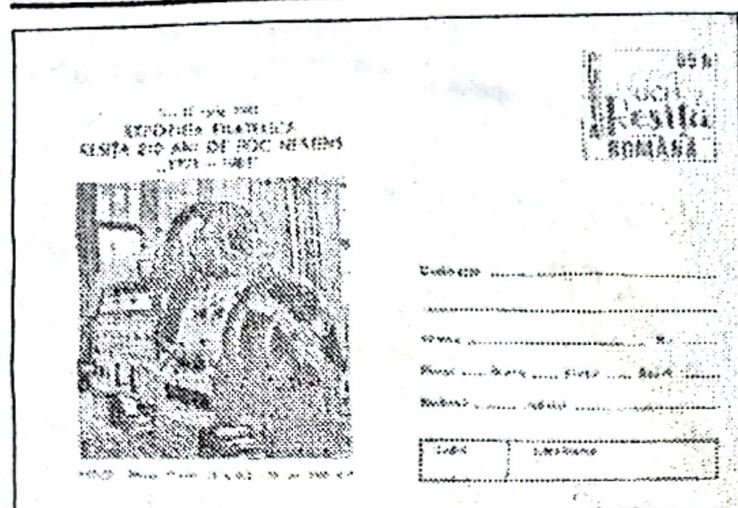


prestații iar în prezent este piesă de muzeu. Dar: „Având în vedere și bunele rezultate obținute în exploatare cu locomotivă diesel – electrică unicat de proveniență elvețiană, administrația CFR se orientează către aceleași firme cu care a colaborat înainte de război și, sfidând acordurile de integrare economică ale țărilor socialiste din CAER, comandă în anul 1956 industriei elvețiene proiectarea și construirea unei locomotive diesel – electrice moderne, cu aderență integrală, formula osiilor Co' – Co', în clasa de putere de 2.100 CP (1.550 kw). ... În baza acordului încheiat, firmele elvețiene se obligau să efectueze transferul de tehnologie către industria românească, pe atunci în dezvoltare.” mai notează ing. Mircea Dorobanțu.

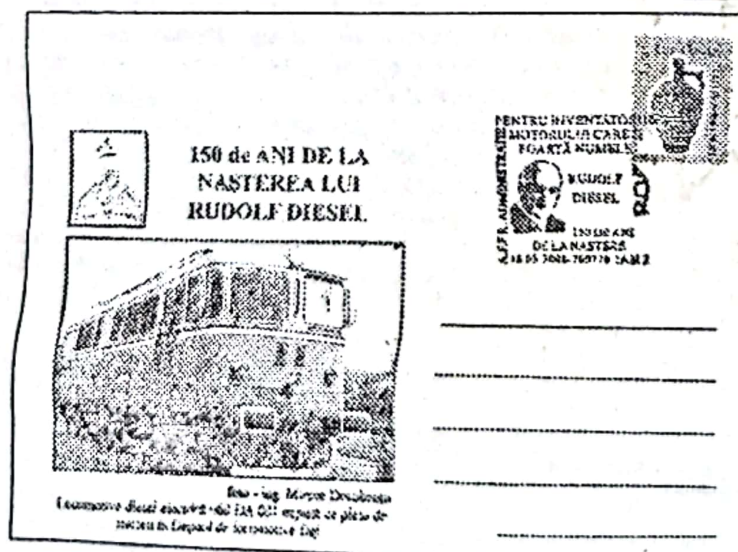
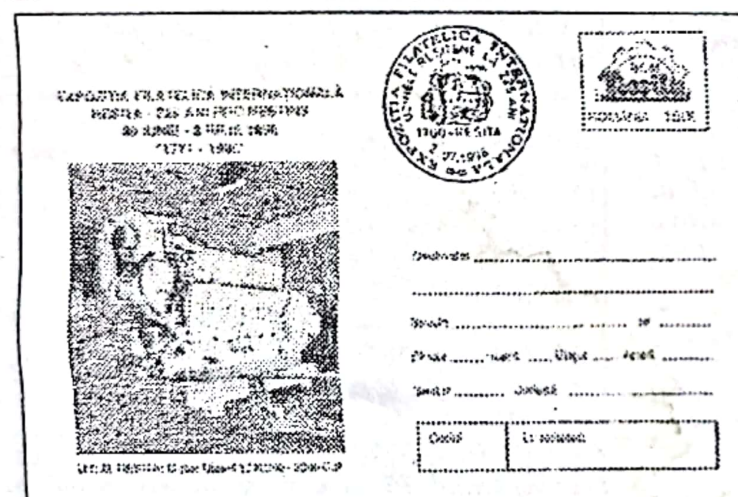
În filatelia și cartofilia tematică feroviară întâlnim redat portretul inventatorului Rudolf Diesel pe mărci poștale dar într-un număr im-



C.p.i. cu locomotivă diesel din două unități din anul 1956 livrată CFR de firma Sulzer



**Plicurile cod 123 / 81 și cod 108 / 96 care au în
semiilustrație motoare diesel de 2.300 CP și respectiv
3.000 CP pentru locomotive CFR**



Plicul ocazional realizat pentru ziua de 23.03.2008

presionant pe mărci postale și pe c.p.i. - imagi-
nea diferitelor tipuri de locomotive diesel din

diferite țări și ale diferitelor firme con-
structoare. În primul rând portretul in-
ventatorului se regăsește pe mărcile
postale emise în Germania Federală în
anul 1958 și apoi în actuala Germanie,
într-o emisiune din anul 1997 care le
redă imaginea. Tot pe mărcile postale
emise în Germania Federală apar și ve-
hicole echipate cu motoare diesel în
anul 1935 automotorul „Hamburghezul
zburător”, în anul 1975 „Locomotiva
diesel seria 218”. În Republica Demo-
crată Germană au fost emise mărcile
postale din anul 1956 – macarale diesel
feroviare, din anul 1974 – locomotivă
diesel ridicată cu macaraua diesel, în
1978 – locomotivă diesel cu vagoane
pentru transcontainere, în 2006 din nou
„Hamburghezul zburător”.

În emisiunile din țara noastră apare
în imagine locomotiva diesel electrică
în emisiunea din anul 1960, în emisi-
unea din anul 1963, din anul 1967, pe 5
mărci din emisiunea din anul 1987.
Există și o serie de c.p.i., c.p.s.i., plicuri,
maxime și amprente de ștampile oca-
zionale care au imaginea locomotivelor
diesel electrice sau diesel hidraulice
care s-au redat ca ilustrații la o serie de
materiale publicate în „Filatelistul
Feroviar”.

La împlinirea a 150 de ani de la
nașterea lui Rudolf Christian Karl Die-
sel inventatorul motorului diesel care-l
întâlnim pe vehiculele feroviare, ca aso-
ciație filatelică cu tematică feroviară, ne
exprimăm admirația față de inventator
prin realizarea unei ștampile ocazionale
pentru ziua de 23 martie 2008 aplicată
la Iași pe un plic semiilustrat, color, cu
legenda „150 de ani de la nașterea lui
Rudolf Diesel” și în semiilustrație
„Locomotiva diesel electrică 060 DA
001 expusă ca piesă de muzeu în
Depoul de locomotive Dej” după o
fotografie realizată de ing. Mircea
Dorobanțu (București). Alături imagi-
nii – schița primului motor diesel con-
ceput de inventator. Pe amprenta
ștampilei este portretul lui Rudolf
Diesel și textul „A.F.F.R. - admirație
pentru inventatorul motorului care îi
poartă numele – Rudolf Diesel 150 de
ani de naștere”.

ing. Gabriel MĂRGINEANU – Iași

150 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Püspökladány – Oradea



Dorința de a lega Transilvania de apusul Europei s-a manifestat încă din anul 1840 printr-un proiect elaborat de specialistul maghiar Szécsényi István supranumit și arhitectul căilor ferate moderne din Ungaria, dar care

a rămas nematerializat la acea dată din cauza mișcărilor revoluționare din perioada 1848 – 1949 care au zguduit Ungaria. Primul oraș din Transilvania care a fost legat prin cale ferată de capitalele vest-europene a fost Oradea, devenind punct de plecare spre centrul Ardealului, spre Carpați și Dunăre și spre drumurile comerciale ale Orientului.

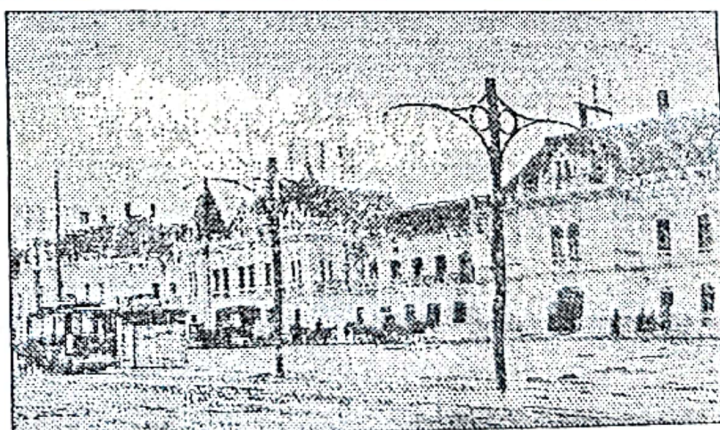
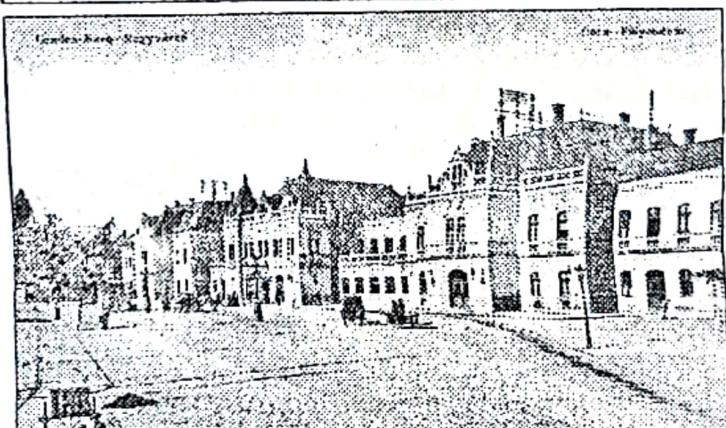
Pe data de 24 aprilie 1858 a fost dată în circulație linia de cale ferată Püspökladány - Borș - Oradea în lungime totală de 68,1 km, linie care venea din Câmpia Ungariei. O altă prioritate în Transilvania a fost construcția liniei de cale ferată Cluj - Oradea. În Parlamentul de la Budapesta încă din anii 1832 și 1836 a fost discutată „Legea Căilor Ferate” care la punctul 6 era prevăzută construirea căii ferate Budapesta - Oradea - Cluj. Liniile secundare au fost construite ceva mai târziu. Așa s-a întâmplat și cu linia dintre Oradea - Valea lui Mihai inaugurată la 2 iulie 1887 și linia Debrecen - Valea lui Mihai - Carei - Satu Mare inaugurată la 25 septembrie 1871.

În acea perioadă linia fiind pe teritoriul statului maghiar, MÁV-ul (Căile Ferate Maghiare înființate în anul 1869) a propus printre primele proiecte construirea de căi ferate care pentru guvernul de la Budapesta aveau în primul rând un pronunțat caracter strategic și economic pentru că legau rețeaua căilor ferate maghiare de o serie de localități din Transilvania.

Linia Oradea - Borș - Püspökladány a fost exploatată de Societatea Căilor Ferate din Jurul Tisei din anul 1858 până în anul 1867 când a fost naționalizată pentru a crea o conducere



Două c.p.i. fără date de identificare realizate înainte de anul 1914 și respectiv după acest an



C.p.i. cu gara Oradea, Nr. 2 - 1926, ilustrația Cluj, o. post 99 și Gherla, I. Gh.

unică și o administrare mai eficientă de către Căile Ferate Maghiare. Exploatată de către M.A.V. între 1867 și 1919, odată cu stabilirea granițelor firești între România și Ungaria, pe teritoriul țării noastre au rămas numai 11,7 km

de cale ferată, de la halta Borp – frontieră până la stația Oradea, segment care începând din toamna anului 1919 a trecut în administrarea CFR. În conformitate cu Tratatul de la Trianon ratificat prin legea publicată în Monitorul Oficial nr.136 din 21 septembrie 1920, porțiunea de linie dintre Borș - frontieră și Oradea a trecut în proprietatea statului român. Linia a mai fost administrată din nou de către MÁV în perioada 1940 – 1944.

Aflată în câmpia Tisei, linia pornește de la Oradea (altitudine - 140 m) și coboară ușor spre frontieră trecând prin stația Episcopia Bihor, ultima stație de frontieră până la fosta halta Borș (altitudine - 107 m), cu raze de curbura minime de 1.500 m și declivitate maximă de 6 mm / m, fără lucrări de artă deosebite. Linia a fost construită inițial cu șină tip 37 „g” (panouri de 5,69 m lungime pe traverse de lemn de stejar) și a fost refacționată cu următoarele tipuri de șină:

- șină tip 34,5 pe care s-a circulat între anii 1890 – 1900
- șină tip 40 pe care s-a circulat între anii 1942 – 1943
- șină tip 48,3 pe care s-a circulat între anii 1949
- șină tip 49 pe care s-a circulat între anii 1970 – 1981

În 1883 stația Oradea dispunea de un dispozitiv de 96 de aparate de cale (macaze) și de 17,7 km lungime de linii în stație din care 2 linii directe, 5 linii de primiri – expedieri, 14 linii pentru marfă, 17 linii de triere, 6 linii de tragere și câte o placă manuală de întoarcere locomotivelor în fiecare capăt de stație.

Clădirea gării Oradea oglindește arhitectura vremii, cea a epocii renașterii, cu mici modificări în timp se păstrează și azi arhitectura de la inaugurare.

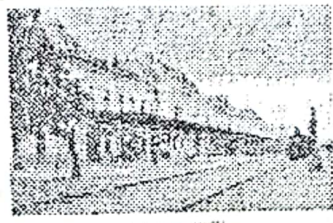
La începuturi au existat instalații de asigurare a macazelor cu chei și semnale de intrare tip Banovici dar acest sistem de semnalizare a funcționat între stațiile Oradea și Episcopia Bihor până în anii 1951 – 1955 când în ambele stații au fost introduse

instalații de alt tip și semnale mecanice de intrare. Acestea au fost înlocuite cu instalațiile de centralizare electrodinamică ce au fost date în funcțiune în anul 1965 la stația Episcopia Bihor, în anul 1980 la stația Oradea și apoi instalații de bloc de linie automat între stații în anul 1980. Această porțiune de linie nu este electrică.

În anul 1858, în timpul lucrărilor de construcție a liniei Püspökladány – Oradea, pe actualul perimetru al atelierului de zonă pentru reparația vagoanelor din stația Oradea, a fost înființat un mic depou de locomotive cu o remiză din lemn, având 2 linii interioare, o linie de alimentare a locomotivelor și o linie cu o placă manuală de întoarcere a locomotivelor. În anul 1913 MAV – ul construiește clădirea administrativă a depoului, pompa de apă de la Criș și remiza semicirculară terminată în anul 1915.

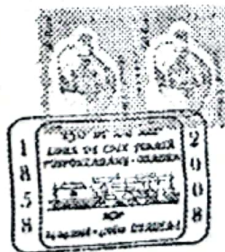
Circulația trenurilor de călători a evoluat astfel: la inaugurare în anul 1858 era o pereche

Plic cod 0929 / 95 care are în semiilustrație gara Oradea în anul 1915



Formular de adresă pentru plic, cu câmpuri pentru nume, adresă, oraș, județ, țară și cod poștal.

150 de ani are linia de cale ferată
Püspökladány - Oradea
1858 - 24 aprilie - 2008



Destinatar

Formular de adresă pentru plic, cu câmpuri pentru nume, adresă, oraș, județ, țară și cod poștal.

Plic ocazional realizat cu ocazia împlinirii a 150 de ani de la inaugurare a liniei de cale ferată Püspökladány - Nagyvarad (Oradea Mare)

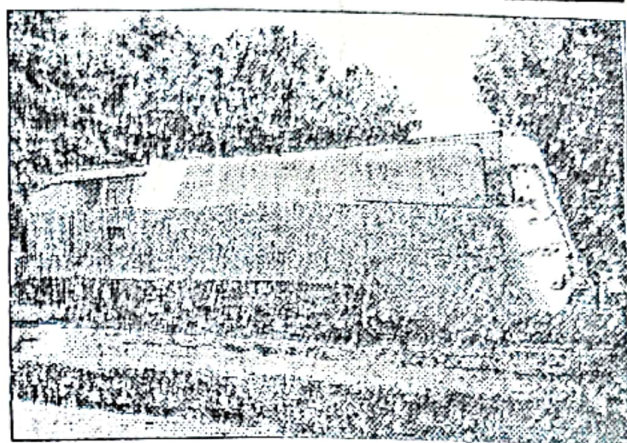


NAGYVÁRAD



C.p.i. realizată de firma P.P.P. din Ungaria la 150 de ani a liniei de cale ferată Püspökladány - Nagyvarad 1858 0 2008, editată de Nestpress Kft. - Budapest, având în imagini gara Oradea în anul 1900

de trenuri / zi, a crescut până la 9 perechi de trenuri / zi în 1914, apoi a scăzut la 3 perechi de trenuri / zi în anul 1960, crește în anul 1980 la 9 perechi de trenuri / zi și actualmente - 2008, circulă 6 perechi de trenuri / zi.



Locomotiva cu abur 242.001 carenată, expusă pe un cupon de șină în gara Püspökladány la 15.08.1994 - c.p.i. realizată de firma P.P.P. , editată de Sygnatua Kft. - Budapest

Remorcarea trenurilor de călători și de marfă s-a făcut în perioada de după inaugurare cu locomotive din depoul Oradea; locomotive cu abur din seriile MAV 324, 326 apoi din anul 1920 și cu locomotivele cu abur din seria CFR 50, 230. După 1974 s-au introdus locomotivele diesel 060-DA construite la Electroputere Craiova iar după anul 1976, locomotivele DHC 1.250 construite la Uzinele 23 August București.

prelucrare de ing. Tiberiu LÖRINCZ - Satu Mare după „Mica monografie a căilor ferate din România” vol. II - Regionala de Căi Ferate Cluj Napoca, Editura Filaret, 1998, autor ing. Radu Bellu

Imaginile de ing. Gabriel Mărgineanu cu piese din colecția personală

125 de ani de la nașterea lui Dimitrie Leonida

Evocarea personalității omului de știință Dimitrie Leonida care s-a preocupat și a obținut rezultate remarcabile în multe domenii ale științei - atât teoretice cât și practice, este făcută detaliat în lucrările care le-am consultat și trecute la bibliografie. Mă voi opri în acest articol să relievez datele biografice mai importante și semnificative, preocupările din domeniul electrificării căilor ferate având în vedere tematica principală a colecționarilor din asociația filatelitelor feroviari.

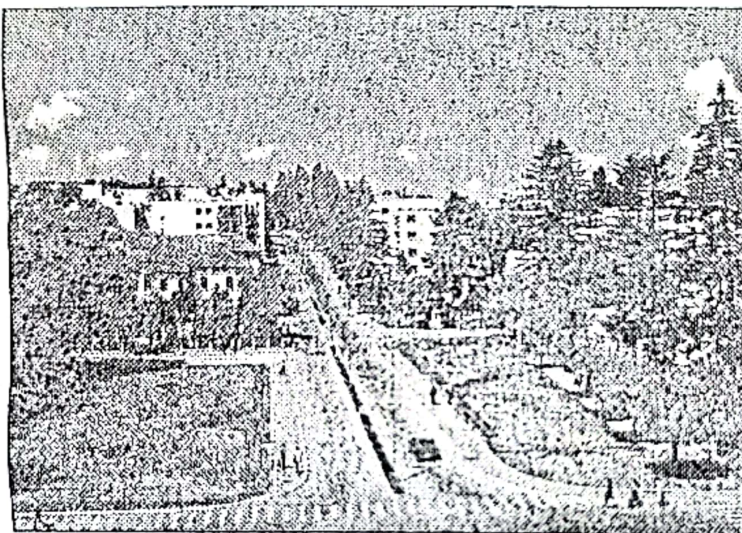


Aș începe prin aprecierea că multe din preocupările din copilărie și adolescență prevesteau seriozitatea și perseverența în cunoașterea unor domenii ale științei cu aplicabilitate în viața economică a țării fără să negligeze aspectele vieții cotidiene.

Dimitrie Leonida s-a născut la 23 mai 1883 în orașul Fălticeni (județul Suceava), oraș în care s-au mai născut sau și-au petrecut o parte din viața multe personalități cu renume din țara noastră - scriitori,

politicieni, artiști, în general oameni de cultură. Era al treilea copil născut din cei 11 ai părinților Anastase și Matilda Leonida. Tatăl a fost ofițer de cavalerie și cu alteservicii în armată, în mai multe orașe din țară, situație specifică militarilor. Mama sa a urmat cursurile unei școli catolice din București care pe lângă educația religioasă și de cultură generală, a învățat bine limba germană. Ambii părinți s-au preocupat de educația copiilor și îndrumarea lor spre cunoaștere și studii.

Printre jucăriile preferate ale lui Dimitrie au fost „locomotivele și vagoanele improvizate din moșorele” cum este consemnat în sursele amintite și aceasta probabil datorită călătoriilor cu astfel de mijloace între orașele în care era mutat tatăl. Clasele primare le-a urmat la Galați, Buzău și București între anii 1890 și 1894. A dorit să urmeze cursurile gimnaziale ca intern la liceul Sfântul Sava din București dar la examenul medical a fost considerat prea debil pentru un astfel de regim școlar. Urmează apoi la Constanța clasele a III-a și a IV-a de



Fălticeni - orașul unde s-a născut D. Leonida
(str. maior Ioan - Editura Meridiane - cca 1980)

gimnaziu pentru ca din clasa a V-a să revină la București, la liceul Mihai Viteazul, primit la internatul școlii luterane unde se vorbea germana și însușită de Dimitrie de care avea cunoștință și de la mama sa. La terminarea cursurilor liceale directorului internatului i-a făcut recomandarea să urmeze cursurile Politehnicii din Charlottenburg (Germania) când a aflat că dorește să devină inginer. În timpul liceului a fost atras și de activitățile culturale preocupându-se de alcătuirea unei formații de teatru, de muzică cu care a avut spectacole, a organizat defilarea unei fanfare sau a cules unele creații folclorice românești. Este de consemnat și faptul că vacanțele din anii 1901 și 1902 le-a petrecut la Breaza de Sus într-o locuință pe dealul de deasupra gării și a unei porțiuni de linie ferată care poate că au mai influențat preocupările de mai târziu.

După terminarea liceului se înscrie voluntar în armată ca să-și satisfacă stagiul militar astfel ca, începând studiile superioare să nu le mai întrerupă pentru această îndatorire civică. Dorind să studieze electricitatea și datorită recomandărilor și educației primite, a cunoașterii limbii germane, se înscrie la Politehnica din Charlottenburg (Berlin) când va trece prin unele dificultăți care le va învinge prin conștiințiozitatea, perseverența și aplecarea spre studiu ce-l caracteriza. Este atras de lucrările hidrotehnicianului Otto Intze care realizase o serie de baraje pentru apa potabilă sau industrială, construcții care-l vor preocupa în activitatea viitoare. În anul III îl are ca profesor la cursul

de mașini electrice pe renumitul constructor al unei locomotive electrice - Walter Reichel. În anul IV, același profesor care predă cursul de tracțiunea electrică îi stabilește proiectul „Metropolitanul din București” (metroul) pe traseul Gara de Nord - Sf. Gheorghe - Calea Moșilor și Sf. Gheorghe - Filaret. Iar pentru lucrarea de diplomă sub îndrumarea profesorului

Ernst Reichel (fratele lui Walter) are ca temă complexul hidrotehnic și hidroenergetic din zona Bicăzului pentru care, după susținere, obține calificativul „cu distincție”.

La Berlin cunoaște pe Martha Klammer care îi devine soție cu care revine în țară. Fița născută în anul 1909 moare la 2 ani și jumătate după care în anul 1912 se naște un băiat. Soția nu participă alături de soț și nu-l susține la intensele preocupări și relațiile familiale cunosc un declin continuu care mai târziu au condus la divorț. Dimitrie Leonida se va recăsători în anul 1943 cu Iulia Constantinescu, soție care va fi alături de el în peregrinările de studii și cercetări care au marcat viața neobositului inginer.

Din multitudinea de preocupări - proiecte pe care le-a avut Dimitrie Leonida după reîntoarcerea în țară în anul 1908 voi consemna pe scurt pe cele care le-am considerat mai însemnate:

- ca angajat al Primăriei Capitalei se ocupă de introducerea iluminatului electric atât stradal cât și al locuințelor, instruind personalul care lucra la realizarea instalațiilor

- este trimis prin câteva capitale europene - Viena, Berlin, Praga, Paris, Zürich, să studieze problemele pentru introducerea iluminatului și al tramvaielor electrice de unde aduce multă documentație și despre centralele electrice, după care va întocmi o serie de proiecte

- a proiectat, executat și condus o perioadă centrala electrică de la Grozăvești din București

- a proiectat uzina electrică de la Botoșani cu motoare diesel

- în timpul primului război mondial a realizat o stație mobilă de telefonie pentru armată, instruind teoretic pe militarii cu care a executat-o.

Din proiectele care le concepute înaintea războiului va începe să le transpună practic după terminarea acestuia:

- este delegat în februarie 1919 să efectueze un turneu de studii și documentare privind instruirea personalului ce va activa în domeniul energiei și a construcțiilor pentru

obținerea energiei electrice - baraje, centrale electrice

- în timpul celor 7 luni cât a durat turneul, în Franța s-a documentat în ceea ce privește pregătirea personalului iar în Statele Unite ale Americii a vizitat o serie de baraje, centrale electrice, fabrici pentru producerea echipamentului electric și căi ferate electrificate. La revenirea în țară a prezentat un material voluminos cu concluzii și recomandări privind turneul de documentare efectuat.

Începe în țară să apară unele studii, conferințe, debateri privind electrificarea căilor ferate chiar înaintea începerii primului război mondial (am prezentat acestea în numerele Buletinului „Filatelist Feroviar” nr. 29 / 2002, 31 / 2003, 42 / 2006). Din anul 1921 devine o preocupare majoră a lui Dimitrie Leonida și a colaboratorilor săi tema electrificării căilor fe-

rate din România, prin conceperea unor proiecte în acest domeniu. Se mai elaborează de alți specialiști proiecte pentru electrificarea în primul rând a porțiunii de linie de la Câmpina la Predeal sau Ploiești - Brașov precum și a liniei de la Petroșița - Sinaia care începuse să se construiască. Ca surse de energie se întvedea construirea centralelor electrice cu motoare diesel dar Dimitrie Leonida avea în gândire realizarea unor hidrocentrale, în primul rând a celei de pe râul Bistrița din zona Bicăz, subiect care îl tratase în lucrarea de diplomă la Politehnica din Charlottenburg. A studiat îndelung bazinul acestui râu precum și ale altor râuri - Olt, Mureș și chiar Dunăre, cu măsurători ale debitelor și posibilitatea amenajărilor unor ba-

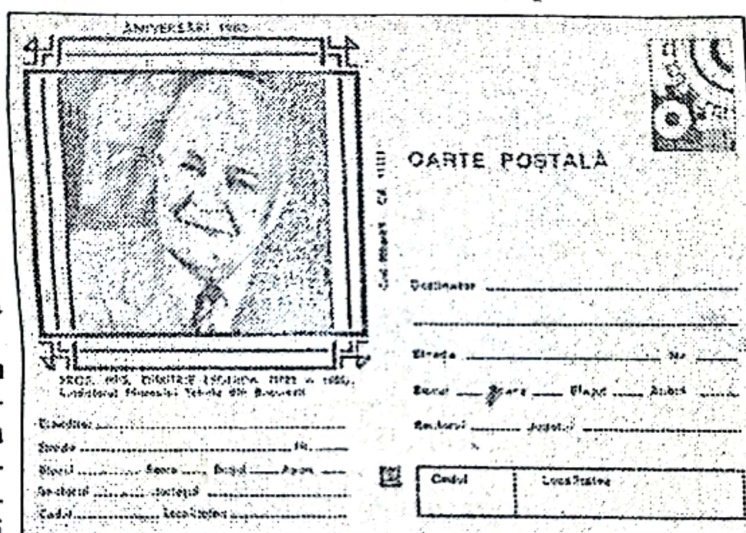
raje, studiul solului, străbatând pe jos cursul râurilor respective. Energia ce s-ar fi produs la hidrocentrala de pe Bistrița urma să fie distribuită pentru electrificarea liniei de cale ferată ce urma să se construiască de la Bicăz pe valea Bistriței până la Vatra Dornei cu o ramură spre Toplița, construirea unor întreprin-

deri care să folosească materiile prime din zonă pe lângă lemnul existent din abundență, distribuirea pentru iluminatul orașelor din Moldova. Înaintea celui de al doilea război mondial, din confruntarea proiectelor specialiștilor în electrificarea căilor ferate din țara noastră, balanța înclina pentru electrificarea în primul rând a liniei Ploiești - Brașov care are un profil greu și trafic la limita capacității. Și poate ca o surpriză, în anul 1942, la 28 august apare Legea nr. 612 care prevedea printre altele:

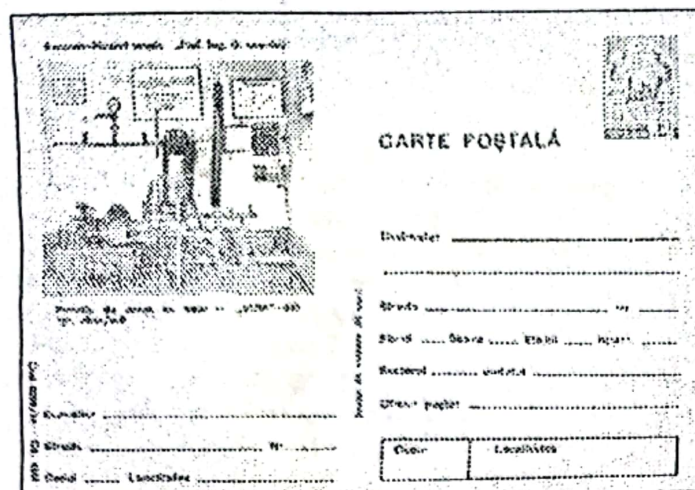
„Art. 1 - Pentru crutarea combustibilului și în scopul unei exploatare raționale a căilor ferate, Regia Autonomă CFR va executa:

a) Electrificarea liniilor ferate după un program ce se va întocmi de Direcția Generală CFR. ...

Art. 3 - Direcția Generală CFR va începe îndată lucrările pentru folosirea Bistriței



Aniversări 1983 - prof. ing. Dimitrie Leonida (1883 - 1965) (c.p.s.i. cod 0026 / 83)



C.p.s.i. cod 0299 / 74

(Moldova) prin crearea unui lac egalizator, format printr-un baraj, construirea centralei electrice subterane, construirea tunelului și canalului de descărcare a apei din centrală... să se construiască linia ferată Piatra – Bistricioara ...".

Legea a fost promulgată de conducătorul statului din acel timp – mareșalul Ion Antonescu pe baza expunerii de motive ale specialiștilor din ministerele implicate. Cu această ocazie s-a înființat Direcția electrificării la conducerea căreia a fost numit inginerul Dimitrie Leonida. Printre colaboratori a fost și cunoscutul inginer Constantin Budeanu care de asemenea s-a preocupat îndeaproape de electrificarea căilor ferate din România.

Evoluția operațiunilor militare din timpul celui de al doilea război mondial a condus la sistarea lucrărilor începute în zona Bicazului pentru construirea barajului și a hidrocentralei pentru care Dimitrie Leonida și colaboratorii săi elaborase proiectul acestora pe baza studiilor anterioare. După încetarea războiului, la finele anului 1945 Dimitrie Leonida este numit consilier superior la CFR preocupându-se tot de electrificarea căilor ferate. După ce în anul 1948 iese la pensie, în perioada 1950 – 1955 este angajat la Departamentul Energiei Electrice și pune la dispoziție toată documentația care o avea – proiecte, schițe, măsurători pentru construirea barajului de la Bicaz și a hidrocentralei de la Pângărați.

Dimitrie Leonida și-a văzut împlinit unul din marile proiecte care l-a preocupat ani îndelungați. Celelalte lucrări legate de construcția hidrocentralei nu s-au realizat după proiectele eminentului inginer datorită noilor condiții politico – economico – sociale din țara

noastră după cel de al doilea război mondial. S-a realizat însă în prima etapă electrificarea liniei de cale ferată Brașov – Ploiești – București așa cum a fost concepută de alți specialiști în domeniu.

Din multitudinea de preocupări ale omului de știință mai consemnez:

- la 1 noiembrie 1911 a inaugurat cursurile școlii medii de electricieni și mecanici la București, instituție de învățământ concepută de Dimitrie Leonida

- în anul 1924 este numit ca profesor la Școala Politehnică Timișoara unde a predat cursurile de electricitate și electrotehnică și apoi și de centrale electrice (facea naveta de la București)

- în anul 1941 este transferat la Politehnica din București

- în anul 1909 începe să formeze un muzeu tehnic pe care îl administrează personal, expunând piese procurate personal și cu cheltuieli personale – muzeu care a avut mai multe locații în București. Este primul muzeu tehnic din țară pe care în anul 1950 îl va dona statului

- în anul 1935 a fost ales membru al Academiei de Științe

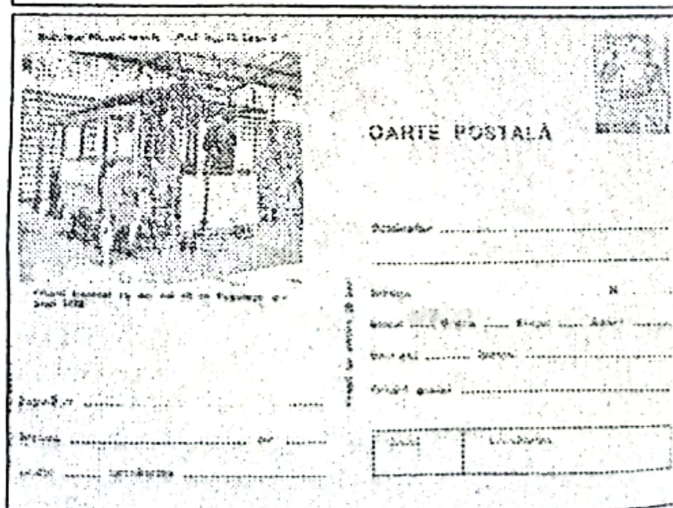
- a fost recunoscut și declarat membru al unor instituții specializate din Franța și SUA

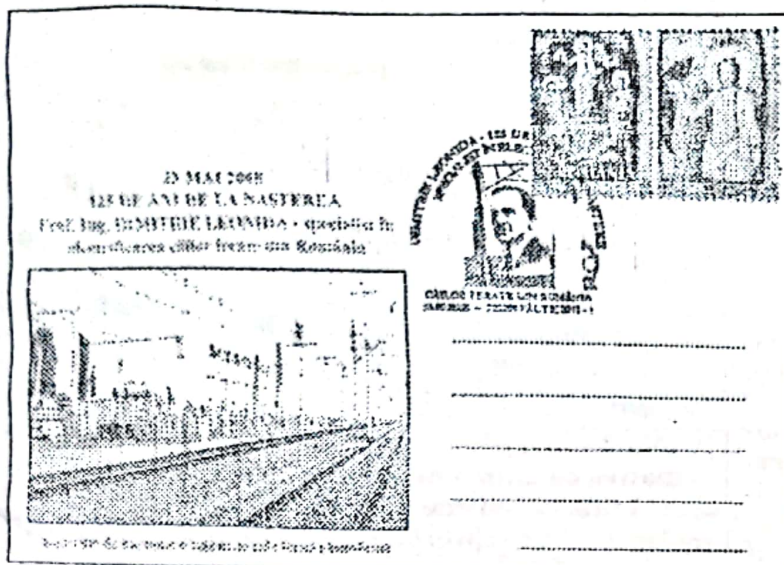
I s-au conferit Ordinul Steaua Republicii Populare Române clasa I-a și Ordinul Muncii clasa I-a.

La 14 martie se stinge din viață la vârsta de 82 de ani – Dimitrie Leonida cel care a fost academician, profesor, inginer.

Amintesc că la examenul medical pentru admiterea ca intern la liceul Sf. Sava din București a fost respins ca fiind prea debil. Și totuși a rezistat o viață îndelungată cu un regim dur și

C.p.s.i. cod 309 / 74





Plic ocazional "125 de ani de la nașterea prof. ing. Dimitrie Leonida"

tumultos în diverse activități, a parcurs pe jos cursurile apelor și a străbătut munți, a făcut turnee în străinătate pentru documentare vizitând baraje, zone muntoase, a depus un efort intelectual de durată pentru elaborarea proiectelor și s-a stins la o etate înaintată după ce ultimii 10 ani s-a luptat cu o boală nemiloasă!

Admirația pentru o asemenea personalitate, colecționarii filatelici și-au exprimat-o printr-o ștampilă complementară în anul 1984 aplicată la Fălțiceni în data de 06.10.1984 cu înscrisul „Prof. Dr. Inginer Dimitrie Leonida 1883 – 1965, energitician român”.

A.F.F.R. a inițiat realizarea pentru 23 mai 2008 a unei ștampile ocazionale aplicată la Fălțiceni pe un plic semiilustrat ocazional, la trecerea celor 125 de ani de la nașterea eminentului om de știință.

Poșta Română a emis următoarele mărci poștale și cărți poștale semiilustrate (c.p.s.i.) cărora le pot prezenta imaginea:

- marca poștală din anul 1984 cu portretul lui Dimitrie Leonida

- cod 299 / 74 – legenda „București – Muzeul Tehnic «Prof. Ing. D. Leonida»” și în semiilustrație „Prototip de cazan cu abur - «Vuia» - 340 kgr. abur / oră” – marca fixă de 30 bani cu marca R.S.R., culoare unică - albastru

- cod 309 / 74 – aceeași legendă ca la cod 299 / 74 și în semiilustrație „Primul tramvai cu cai folosit la București din anul 1872”, marca fixă și culoarea ca la cod 299 / 74

- cod 0026 / 83 – legenda „Aniversări 1983” și în semiilustrație „Prof. ing. Dimitrie Leonida (1883 – 1965), fondatorul Muzeului Tehnic din București”, marca fixă 1 leu, cu un angrenaj de roți dințate, culoare unică - albastru

Nu am mai întâlnit alte piese filatelice ocazionale referitoare la personalitatea prof. ing. Dimitrie Leonida realizate de alte asociații filatelice.

ing. Gabriel MĂRGINEANU – Iași

Bibliografie:

- 1 – Basgan, Ion – Dimitrie Leonida în seria „Savanți de pretutindeni”, Editura Științifică, București, 1968
- 2 – Năstase, L. Gabriel – Olteanu, Mihai – Duda Paul „Personalități ale științei și culturii românești – Familia Leonida”, Editura Ion Basgan, 2002.

“Resicza Nr. 2” – vedeta locomotivelor cu abur românești

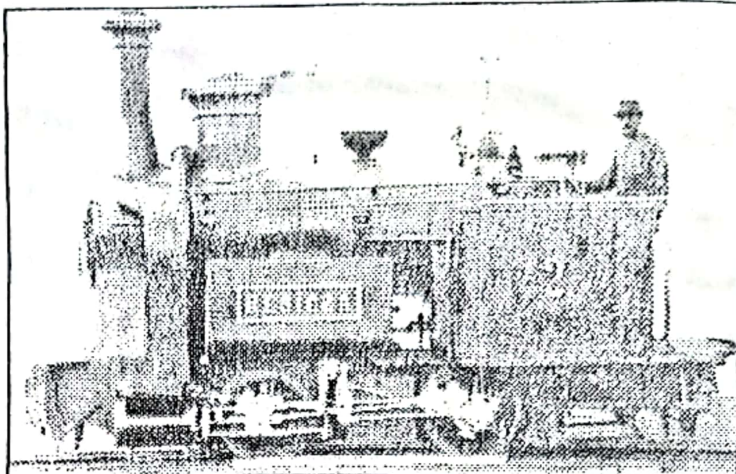
În anul 2007 s-au împlinit 135 de ani de când la Reșița s-a construit pentru prima dată pe actualul teritoriu al României, o locomotivă cu abur. În buletinul „Filatelistul Feroviar” nr. 21 / 2000, 23 / 2001, 24 / 2001, 25 / 2001 și 29 / 2002 sunt documentare și alte informații istorico – filatelice care tratează evenimentul sub mai multe aspecte. Având în vedere că parte din membrii asociației s-au înscris în asociație după anii respectivi, voi prezenta mai pe scurt această realizare deosebită pentru nivelul tehnic din acea vreme.

3 iulie 1771 este data când s-au inaugurat uzinele Reșița dotate modest la început dar în care se puteau fabrica cele necesare pentru deschiderea unor noi exploatare miniere (cărboni și metal) și prelucrarea acestora. Existau 2 furnale, forjă cu ciocane, o serie de clădiri pentru ateliere mecanice și cu mașini unelte, clădiri administrative. Era prima uzină din sud – estul Europei, pe un teritoriu administrat direct de la curtea imperială de la Viena. Camera imperială de la Viena a început în anul 1769 construcțiile

acestor amenajări care vor deveni peste ani – chiar două secole – un complex industrial puternic dezvoltat. Pentru transportul materiilor prime – lemn, cărbune, minereuri de la minele și exploatarea deschise în localitățile din jurul Reșiței precum Oravița, Bocșa, Dognecea, Slamina, Doman, Secul, s-au amenajat pentru început modalități de transport în raport cu condițiile locale. S-a amenajat un baraj pe râul Bârzava și un canal pentru transportul lemnului prin plutire, drumuri pentru transportul cu boii în special dar și cu caii, funiculare și apoi o linie ferată cu tracțiune cu cai. Ceva mai multe date despre aceste începuturi sunt prezentate în numerele amintite ale buletinului „Filatelitul Feroviar” prin documentarele semnate de prof. Helmut Kulhanek și ing Gabriel Mărgineanu. În nr. 24 / 2001 la materialul „Trustul industrial Reșița la 230 de ani” s-a strecurat o greșală (pe care o regretăm) la pag. 8 chiar la început: „La 9 iulie 1771 se inaugurează primele furnale la Reșița...” corectând data „La 3 iulie 1771 s-a inaugurat...”. Datele au fost preluate din lucrările enumerate la bibliografiile prezentate la respectivele articole.

Desvoltarea treptată și într-un ritm susținut al exploatarea miniere și forestiere și ale fabricilor pentru prelucrarea acestor bogății a condus la o dezvoltare și a căilor de transport aparținând uzinelor, denumite pentru transport intern sau industrial. Astfel, după 100 de ani de la inaugurarea uzinelor a fost adusă la Reșița o locomotivă cu abur de ecartament 948 mm.

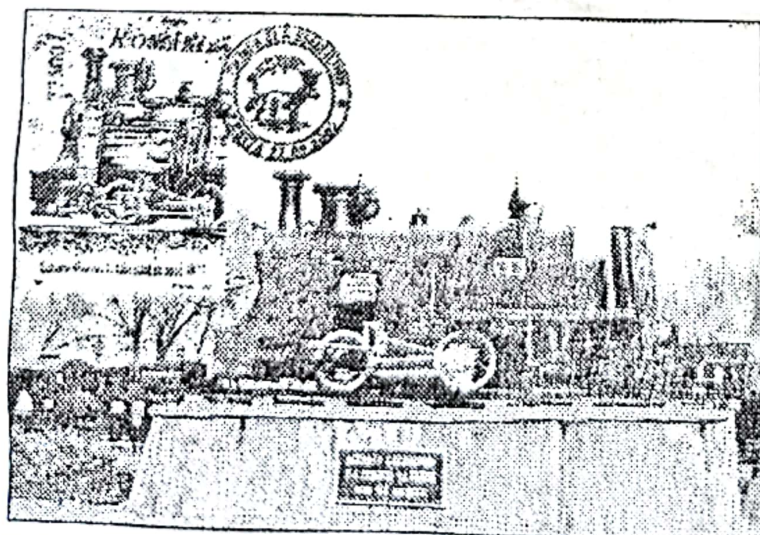
Din anul 1845 toată zona din acea parte a Banatului montan care suferise distrugerii în timpul evenimentelor din anii 1848 – 1849, a



Nr. 2 - "RESICZA" (tip B - n2 t) - prima locomotivă cu abur - uzinală construită în 1872 în cadrul filialei reșițene a societății StEG. Numărul de pe locomotivă reprezintă numărul de circulație pe liniile StEG și nu numărul de fabricație a locomotivei care este StEG Reșița 1 / 1872 - precizează ing. Ilie Popescu

fost preluată de societatea cunoscută prin sigla „StEG” – K.K. Privilegierte Österreichische Staats Gesellschaft” din Viena (Societatea Privilegiată Cezaro Crăiască Austriacă a Căilor Ferate ale Statului – unele surse «imperială și regală») care avea și o fabrică de locomotive cu abur la Viena – „Maschinenfabrik der Wien Glögnitzer Bahn”. Locomotiva construită la această fabrică a fost transportată pe vapor de la Viena la Baziaș, cu trenul de la Baziaș la Oravița (linia se inaugurase în anul 1854) iar de la Oravița la Reșița pe un atelaj / platformă amenajat(a) special, trasă de boi. Dintre caracteristicile constructive principale redăm:

- timbrul cazanului – 10 bar
- diametrul roților cuplate – 711 mm
- diametrul cilindrilor – 237 mm
- cursa pistonului – 316

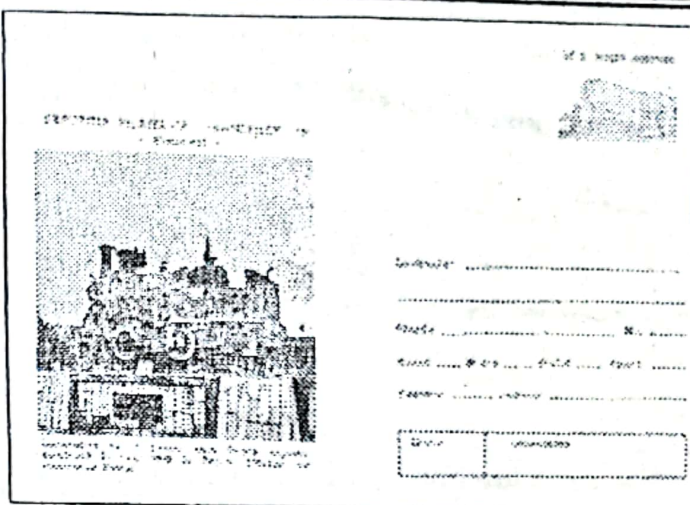


- distanța între centrele osiilor - 1.423 mm
- lungimea totală - 4.479 mm
- greutatea în stare de serviciu - 11,5 to
- greutatea nealimentată - 9,05 to
- puterea maximă ce o putea desvolta - 45 CP.

Locomotiva este de tipul Bt - n2 (locomotivă-tender «t», cu două osii cuplate «B», cu abur saturat «n» și doi cilindri «2») fabrica notând-o ca tipul StEG 52 și a fost construită după proiectul inginerului John Haswel - directorul fabricii care a mai proiectat și alte locomotive. Putea circula în curbe cu raza minimă de 45 m și circula cu viteza maximă de 10 - 11 km / h. Ecartamentul de 948 mm a fost stabilit în raport cu terenul pe care s-a construit linia spre exploatarea Secul, în lungime de 12,3 km și care anterior pentru tracțiunea cu cai, avea ecartamentul de 700 mm.

După sosirea locomotivei la Reșița a fost organizată o festivitate de inaugurare a circulației pe această linie cu locomotiva cu abur Nr. 1 denumită „Sekul” (după localitatea Secul până unde ajungea linia) în ziua de 26 noiembrie 1871 așa cum rezultă dintr-o invitație la această manifestare redată în copie în lucrarea „Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul montan” a ing. Dan Perianu (Reșița).

Locomotiva Nr. 1 „Sekul” a fost model după care s-au construit la Reșița alte 3 locomotive și care conform obiceiului timpului, pe lângă număr au primit și denumire. În documentația consultată se consemnează construc-

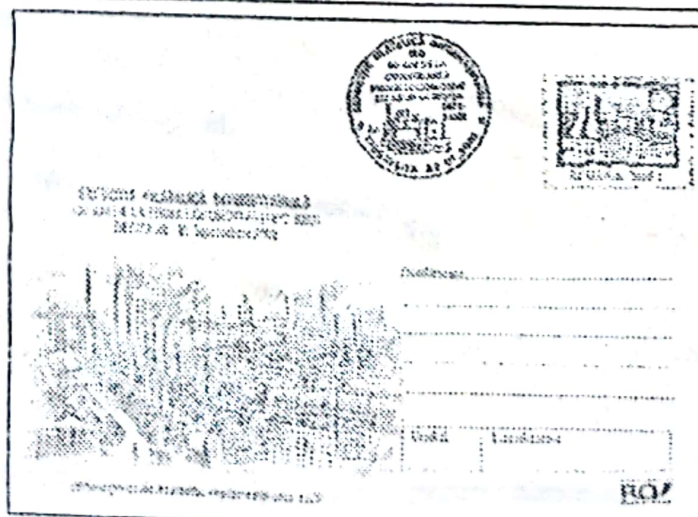


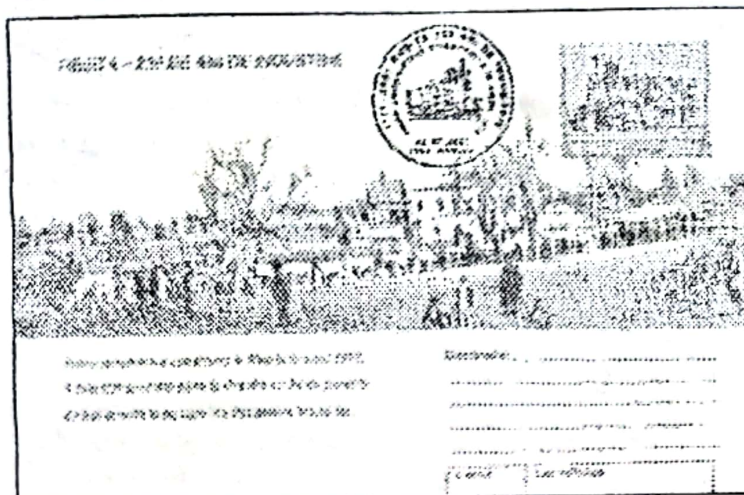
Plic cod 0026 / 79 - în demilustratie
„Locomotiva nr. 1 pentru cale ferată îngustă
construită în anul 1872 a Reșița

rea locomotivei Nr. „Resicza” la 17 mai 1872, Nr. 3 „Bocsa” la 3 septembrie 1873 și locomotiva Nr. 4 „Hungaria” la care nu este notată data fabricației dar pe care o presupun că ar fi în luna martie 1873 pe baza celor ce le voi prezenta în continuare.

Locomotiva Nr. 2 „Resicza” este de fapt prima locomotivă cu abur construită la Reșița de unde și numele primit și este în prezent expонат al muzeului de locomotive cu abur din această localitate. Modul cum a ajuns piesă de muzeu această locomotivă merită să o cităm din lucrarea amintită a inginerului Dan Perianu: „În ceea ce privește salvarea de la aceeași soartă (casarea) a celei dintâi locomotive fabricate de uzinele din Reșița, am arătat cu o ocazie anterioară că a avut o soartă mai fericită, însă cu totul întâmplător, retragerea ei de la casare ținând de domeniul miracolului. Faptele sunt următoarele: în vremea anului 1957 un grup de elevi ai liceului din Reșița aflați în excursie la Câmpia Turzii, au observat pe linia de manevră o locomotivă mică, pe a cărei placă de inscripție scria „Reșița”. Atât numele cât și grafica și vechimea le-au atras atenția și odată ajunși acasă și-au informat despre aceasta părinții. Întrucât doi dintre părinți (av. Gheorghe Perianu și ec. George C. Bogdan) făceau parte din comitetul de organizare al muzeului uzinelor Reșița, s-au întreprins, încă din cursul anului 1957, demersuri pentru salvarea acestei locomotive. O altă coincidență fericită a fost faptul că la acea dată directorul uzinelor din Câmpia Turzii era Ioan Stanatiev, fost

Plic cod 129 / 2002 - cu ștampila ocazională
din 22.09.2002 care are pe amprenta imaginea
locomotivei „Reșița nr. 1” și se marca 130 de ani
de la construcția acesteia





Plic cod 080 / 2001 - în semiilustrație "Prima locomotivă construită la Reșița în anul 1872. A fost transportată până la Oravița cu 24 perechi de boi, urmată și de carul cu fân pentru hrana lor"

muncitor la U.D.R., care a manifestat multă receptivitate și înțelegere față de această cerere. În final cea dintâi locomotivă a fost adusă la Reșița (1961) și a stat pe o linie de manevră, chiar în vecinătatea fabricii de locomotive, până când, cu ocazia centenarului fabricației locomotivei cu aburi în anul 1972, a fost inaugurat un muzeu care cuprinde 16 locomotive de diferite tipuri realizate în decursul timpului de către uzinele Reșița."

"Vedeta" acestui muzeu a apărut pe o serie de c.p.i. sau în semiilustrațiile unor întreguri și plicuri ocazionale, pe amprente de ștampile ocazionale și mai recent, pe colița în valoare de 72.500 lei din seria emisă de Poșta Română la

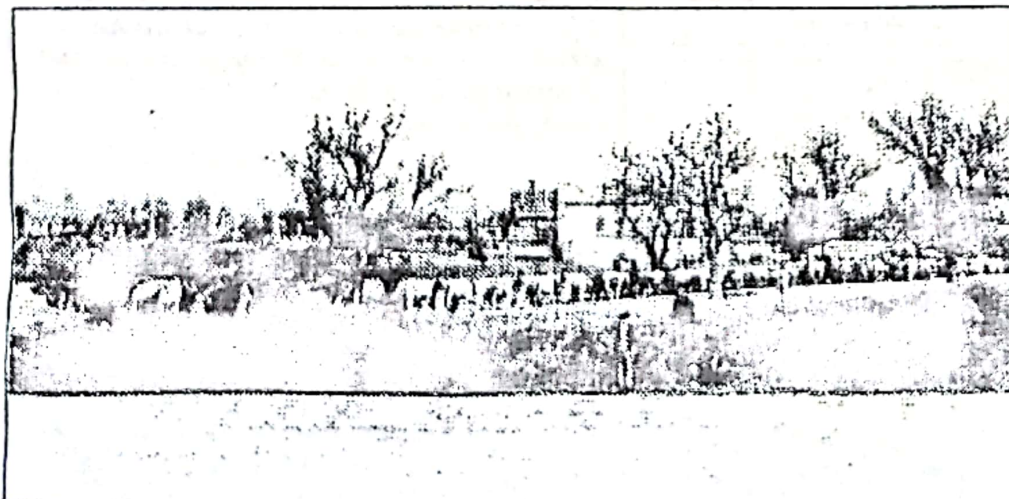
22.09.2002 „Locomotive cu abur românești” cu care s-a realizat și o maximă „prima zi”, piese care le redau în copie. În buletinul „Filatelistul Feroviar” nr. 29 / 2002 am redat în copie și imaginea a 5 plicuri (piese) care au marcat diferite evenimente și pe care apare imaginea locomotivei cu abur „Nr. 2 Reșița”. În anul 2002 s-a realizat și o broșură color cu „Muzeul de locomotive Reșița” (redau coperta) în care sunt imaginile tuturor celor 16 locomotive expuse și pe fiecare pagină, la dimensiuni reduse este imaginea „vedetei” în cele două variante – alb / negru mai veche sau color mai nouă.

Dar și în anul 2007, cu ocazia împlinirii a 135 de ani de la construcția locomotivei „Resicza” Asociația Filatelice Caras - Severin din Reșița a realizat o c.p.s.i. și o ștampilă ocazională cu imaginea acestei locomotive. În ce privește datele de aplicare atât în anii anteriori cât și în anul 2007, trebuie avut în vedere că aceste ștampile s-au realizat în asociere cu alte manifestări organizate în anii respectivi la Reșița.

În imaginile realizate cu locomotiva „Reșița” expusă la muzeul amintit, se observă că aceasta are „Nr. 1” care i s-a atribuit cu ocazia restaurării și expunerii în anul 1972 când s-au împlinit 100 de ani de la construcția ei. Probabil a fost făcut acest lucru în ideea de a scoate în evidență că aceasta este prima locomotivă cu abur construită pe teritoriul actual al României, dar în spiritul respectării adevărului istoric, trebuie să notăm încă odată că este „Nr. 2” și poate ar fi bine în aceeași idee, așa cum s-a făcut o altă placă cu numărul, să se realizeze o placă cu denumirea în ortografia inițială a denumirii locomotivei și aplicată pe cazanul locomotivei în locul celei actuale.

În numărul 23 / 2001 (pag. 43) al buletinului „Filatelistul Feroviar”

Fotografia care are înscris pe banda albă în limba germană „Locomotiva montană «Hungaria» în timpul transportului la Expoziția mondială de la Viena, fotografie în comuna Oravița la 11 / 4 1873” - în traducerea prof. Helmut Kulhanek (Germania)



am invitat colaboratorii și cititorii să lămurim cu documente ce locomotivă și cu ce ocazie apare într-o fotografie aflată la Muzeul Județean din Reșița, reprodusă în lucrările din bibliografie și pe plicul poștal cod. 080 / 2001, având în vedere că informațiile diferă între sursele documentare consultate. Am dorit și eu ca de la distanță, cum scria profesorul Helmut Kulhanek (Germania), să mai găsim indicii pentru precizări, dar necunoscând limba germană mi-a fost imposibil să mă antrenez într-o documentare mai detaliată în acest sens. Încerc acum să concentrez – inventariez informațiile vehiculate despre această fotografie care ar putea să ajute la o nouă tentativă de lămurire indiferent de către cine.

a) Sunt notații cu ani diferiți privind locomotiva transportată și anul când s-a făcut această fotografie:

- ing. Dan Perianu în „Istoria uzinelor Reșița 1771 – 1996” redă fotografia cu textul explicativ „Convoiul transportând o locomotivă cu abur la expoziția mondială de la Viena (1873)” având și porțiunea albă în partea de jos cu înscrisuri

- Silviu Bordan și George C. Bogdan în „200 de ani de construcții de mașini la Reșița” este redată fotografia la fig. 103 cu textul explicativ „Convoiul de boi transportând prima locomotivă cu aburi pe ruta Reșița – Oravița în anul 1873”

- aceeași autor, în aceeași lucrare la pag. 91 notează: „Prima locomotivă de acest fel (n.n. – StEG 52 proiectată de J. Haswell) a fost execu-

tată la fabrica de locomotive StEG din Viena, în anul 1871. Ea a fost transportată până la Baziaș cu vaporul, până la Oravița cu trenul, iar de acolo la Reșița pe o platformă trasă de un convoi cu boi. În baza acestui model, s-au executat la uzinele din Reșița, în perioada 1872 – 1874, încă 3 bucăți locomotive identice, din care una a fost trimisă în același mod pitoresc, în anul 1873, la expoziția internațională din Viena (vezi fig. 101 – 103).”

- ing. D. Perianu în „Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul montan” la pag. 70 notează că locomotiva „Sekul” Nr. 1 a fost transportată pe platforma trasă de 36 perechi de boi a țărănilor din Călnic, imagine de epocă păstrată până azi și este redată imaginea fotografiei pe coperta a IV-a fără partea de jos cu înscrisuri.

- pe plic cod 080 / 2001 fotografia este redată fără marginea de jos cu înscrisuri și are textul explicativ „Prima locomotivă construită la Reșița în anul 1872. A fost transportată până la Oravița cu 24 de perechi de boi, urmată și de carul cu fân pentru hrana lor”.

b) Sunt indicate mai multe locomotive care ar fi fost trimise la Viena:

- ing. D. Perianu indică „o locomotivă” și apoi în următoarea lucrare „locomotiva «Sekul Nr. 1»”

- S. Bordan și G.C. Bogdan indică la pag. 91 „una a fost trimisă în același mod pitoresc” iar la fig. 103 se notează „prima locomotivă cu aburi pe ruta Reșița – Oravița în anul 1873”

- pe plic cod 080 / 2001 este trecut „prima locomotivă construită la Reșița în anul 1872. a fost transportată până la Oravița”

c) Locomotivele au fost construite după cum urmează:

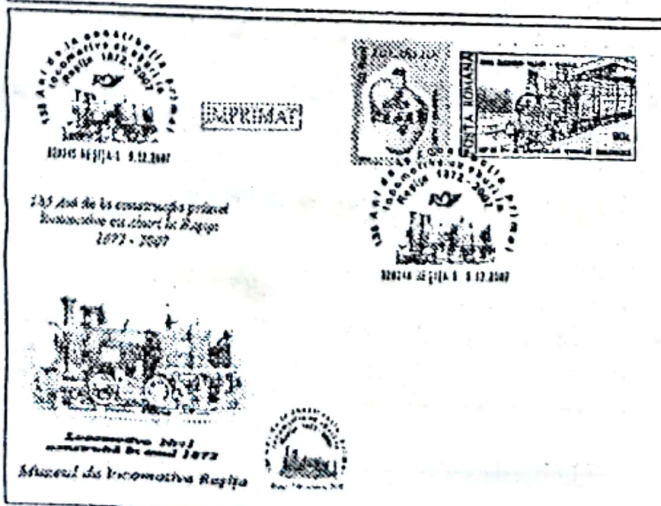
- Nr1 – Sekul în anul 1871 (pusă în circulație la 26 noiembrie 1871), Nr. 2 Resicza la 17 mai 1872, Nr. 3 Bocsan la 3 septembrie 1873 și Nr. 4 Hungaria neindicat după lucrarea „Liniile Ferate Banățene construcție și dezvoltare 1847 – 1917” – autor Felix Milleker din 1927

- D. Perianu în lucrarea „Locomotivele și căile ferate ...” la pag 131, în explicația la fotografia prima din stânga – sus, notează „Cea de a treia locomotivă (Hungaria) fabricată la Reșița în 1874”

- S. Bordan și G.C. Bogdan la pag 91 din lucrare afirmă că cele trei locomotive s-au fabricat la Reșița în perioada 1872 – 1874

d) Mai puțin semnificativ din punct de vedere al adevărului istoric apare și diferența

C.p.s.i. ocazională pe care s-a aplicat stampila ocazională din 5.12.2007 Reșița cu ocazia trecerii a 135 de la construcția locomotivei Nr. 1 din semiilustrație, construită în anul 1872



privind numărul / perechilor de boi - 36 sau 24 (nu are importanță în care lucrare).

Pe baza acestor informații deducem că acest mod de transport – cu vaporul, trenul și platforma trasă de boi, a fost utilizat de 3 ori – prima dată când a fost adusă locomotiva „Sekul” de la Viena la Reșița, a doua oară când s-a trimis de la Reșița la Viena o locomotivă asemănătoare la expoziția mondială (nu internațională) în anul 1873 și a treia oară când s-a adus această locomotivă de la Viena la Reșița la închiderea expoziției. Expoziția mondială de la Viena s-a desfășurat în perioada 1 mai 1873 – 30 octombrie 1873 în Parcul Prater pe o suprafață de 233 ha și 35 de țări participante, cu titlul „Welt – Austerlung” și tema „Cultură și Educație” (după mai multe pagini de pe internet).

Primele precizări sunt făcute de profesorul Helmut Kulhanek în nr. 25 / 2001, pag. 38 al buletinului „Filatelistul Feroviar”, care a descifrat înscrisul din limba germană de pe porțiunea albă a fotografiei care a imortalizat transportul și tradus astfel: „Locomotiva montană «Hungaria» în timpul transportului la Expoziția mondială de la Viena, fotografie în comuna Oravița la 11 / 4 1873”. Pe banda atașată sub înscrisul de pe fotografie este scris în românește „Donată lui V. Ciora funcționar la U.D.R.. Spre amintirea Călnicenilor care au luat parte la transportul locomotivei în anul 1873

Coperta pliantului



... ”
(U.D.R. – Uzinele de Fier și Domeniile Reșița – este denumirea după anul 1919).

Se cunoaște după aceste precizări că locomotiva care a fost la expoziția mondială de la Viena la 1 mai 1873 a fost cea cu Nr. 4 „Hungaria” și înseamnă că a fost ter-

minată în luna martie 1873. Fotografiată la Oravița la 11 aprilie 1873 după ce a fost transportată cu boii, avea timp să ajungă până la 1 mai 1873 cu trenul și vaporul până la 1 mai 1873 când s-a deschis expoziția la Viena, având în vedere că a fost transportată complet montată așa cum se observă în fotografie (și fără a fi alimentată - 9,05 tone greutate).

Rămâne însă de lămurit aspectul de ce locomotiva „Hungaria” care a fost terminată în luna martie 1873 a primit Nr. 4 pe când cea cu Nr. 3 „Bocsan” a fost terminată la 3 septembrie 1873 (după autorul Felix Milleker). Dacă este explicabilă trimiterea locomotivei cu această denumire de ce nu i s-a acordat și Nr. 3 ? (D. Perianu notează că locomotiva Nr. 3 „Hungaria” a fost terminată în anul 1874 și atunci nu ar mai fi putut fi trimisă la expoziție).

Și cifra referitoare la numărul / perechilor de boi folosiți pentru transport este diferită dar tot prof. Kulhanek îl apreciază mai apropiat de realitate cercetând cu minuțiozitate fotografia și consideră că au participat 15 - 18 perechi de boi dar care nu au fost folosiți concomitent, fiind unii ca rezervă (sau să se odihnească) iar alții tragând care cu materiale de hrană pentru boi și posibil și pentru oameni. După informații orale cunosc că o pereche de boi pot trage un car cu 1,5 to pe declivități mici. În fotografie boii sunt aliniați „ca la fotograf” și nu sunt în mișcare așa cum ne mai precizează prof. H. Kulhanek.

Alte eventuale informații diferite referitoare la același aspect nu vizează și nu alterează adevărul istoric și nu doresc să le mai comentez. Nu doresc nici ca prin cele expuse în acest final să deranjeze pe autorii lucrărilor cu un conținut amplu, deosebit de bogat în informații (chiar cu lux de amănunte) din perioade când cu greu se mai găsesc documente și în arhive, mai ales că cele petrecute au fost pe un teritoriu care la timpul respectiv făcea parte din Imperiul Habsburgic. Este posibil ca la un asemenea volum de muncă și de date să apară neclarități, incertitudini care pentru cei care se preocupă mai îndeaproape de istorie și chiar pe colecționari, îi îndeamnă și doresc ca datele să fie certe, confirmate prin documente de arhivă, din muzee, din lucrări demne de luat în considerare. Este cunoscut și faptul că informațiile chiar și cele actuale, trebuiesc confirmate de 2 - 3 surse pentru a fi sigure.

Ceeace am prezentat este ca o analiză a celor se s-au afirmat până în prezent despre evenimentul imortalizat în fotografia în cauză și

este ca o nouă provocare pentru cei care au posibilitatea să confirme cele precizate în primul rând de profesorul Helmut Kulhanek din Germania.

Îmi permit o sugestie pentru o nouă sursă de documentare. Am parcurs bibliografiile autorilor lucrărilor amintite și nu am întâlnit să fie citată vreo publicație cotidiană sau periodică care este posibil să fi apărut în acei ani. În astfel de publicații nu cred să nu fi fost consemnat evenimentul expedierii unei realizări la o expoziție mondială. Dar acestea erau în limba germană și ar putea fi consultate la biblioteca din Timișoara în primul rând sau dacă este posibil, la una din Budapesta sau Viena. Arhiva expoziției mondiale sau a fabricii constructoare a firmei StEG din Viena dacă există, ar putea oferi ample informații despre locomotivele și căile ferate din Banatul montan unde tehnica a pătruns de peste 235 de ani.

ing. Gabriel MĂRGINEANU – Iași

Bibliografie:

1 – Bordan, Silviu și Bogdan, George C. – 200 ani de construcții de mașini 1771 – 1971, vol. I și II, editat de U.C.M. Reșița, 1971

2 – Perianu, Dan Gh. – Istoria uzinelor din Reșița 1771 – 1996, Editura Timpul, Reșița, 1996

3 – Perianu, Dan Gh. – Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul montan, Editura Timpul, Reșița

4 – XXX – buletinele informative „Filatelistul Feroviar” nr. 21 / 200, 23 / 2001, 24 / 2001, 25 / 2001 și 29 / 2002, editate de Asociația Filateliștilor Feroviari din România, Iași

ISTORIE POSTALĂ

Ultima antrepriză a Poștelor Moldovei – 1862 (partea a IV-a)

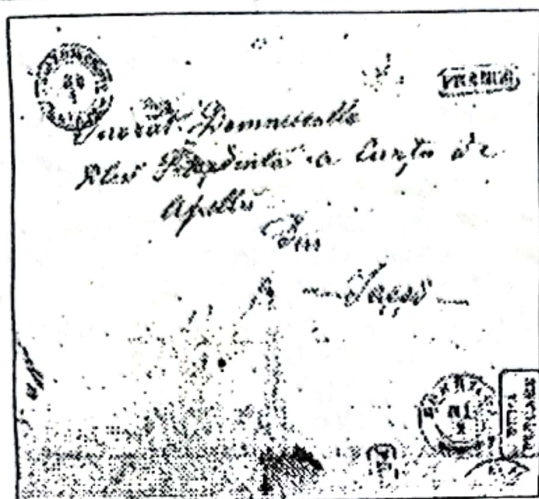


Mai erau 6 luni până la expirarea contractului de antrepriză pentru poștele Moldovei și noul proiect de lege cu privire la funcționarea poștelor abia trecuse de comisia centrală dar nu a fost pusă în discuție în camerele legislative a celor două Principate. La 1 mai 1862 expirau toate contractele

între statul moldovean și antreprenorii poștelor iar cei interesați nu știau nimic despre viitoarele antreprize. În plus, circula zvonul, întemeiat, despre un nou sistem de funcționare a poștelor. Ministerul de Finanțe al Moldovei în înțelegere cu omologul din Valahia, au hotărât să publice noul proiect comun al legii poștelor, neaprobate încă, spre cunoștința publică pentru a testa reacțiile celor interesați. Astfel, la 2 decembrie 1861 este publicat în Monitorul Oficial al Moldovei noul regulament de funcționare al „poștelor cu cai” în întregime. Regulamentul era conceput pe principii cu totul noi în țările române. În alte țări ca Franța, Austria, sistemul propus era practicat de mult timp.

După noile reguli, subvenționarea de către stat a poștelor cu cai încetează la 1 mai 1862. În locul acestora se aplică sistemul de „Maestri poștali cu brevet”. Principiul era că oricare persoană particulară, în special posesorii sau proprietarii pe ale căror pământuri treceau drumurile de poștă, au dreptul de a cere și de obține brevetul de „Maestro de Poște” pentru una sau mai multe stații poștale. Aceste brevete valabile pe termen lung, nu se puteau anula decât în cazul când acel serviciu era nesatisfăcător. Brevetul le dădea dreptul titularilor exclusivitate de a transporta călători. Nu se spune nimic despre felul cum se vor face aceste transporturi: cu diligența de călători dar a cui era proprietate?, cu căruțele de călători – dar cui aparțineau?, stațiile de poștă aveau numai personalul știut și numărul de cai stabilit anterior ce trebuia să fie înhânați la diferite tipuri de trăsuri ce eventual treceau pe acolo?, surugii care o făceau și pe curierii de cine depindeau? și alte neprecizări.

Se știa că proprietarii acestor stații erau plătiți după progon / cal care se ridica la suma de 6 lei de poștă și de cal. Tariful a fost calculat după prețul mediu de întreținere a unui cal și anume de 900 lei având ca bază următoarele:



Anul 1868 ! Nici în acest an plicul pentru scrisori nu era încă folosit de toți !

- în Austria închirierea unui cal de poștă pentru o distanță de 8 mile (13.734 m) costa 1 franc și 6 cenți
- în Franța închirierea unui cal pentru 10.000 m costa 2 franci
- în Moldova un cal închiriat de la poștă pentru o distanță de 7.000 stânjeni (13.734 m) costa 6 lei, sumă echivalentă cu 2 franci și 40 centime. Nu trebuie uitat să facem comparația între calitatea drumurilor din cele trei țări !

În continuare aflăm pentru prima dată ce considerente erau la baza de calcul a sumei dată de stat ca subvenție pentru un cal pe an. Cum s-a ajuns la suma de 6 lei de cal și poștă care trebuia plătită de beneficiari ? Orzul costa 480 pe an socotindu-se că rația era de 4 oca pe zi, fânul costa 255 lei pe an, rația zilnică fiind de 7 oca și potcovitul tot pe an, costa 44 lei. Apoi întreținerea și reparația hamurilor era de 20 lei pe an, „răcurile” (impozitele) – 30 lei pe an, „amputamentul poștașilor” (?) – 1 leu la 4 cai deci 96 lei pe an. Rotunjit rezultă 900 lei. La aceste calcule s-a ținut cont că de regulă, un cal face o cursă pe zi după cum era înainte și urmează a se face în Moldova și Valahia. În aceste condiții profitul titularului contractului era de 1.290 lei. Dacă s-ar socoti că un cal nu va face mai mult de o cursă la 2 zile, ceeace nu se întâmpla, va aduce un câștig total de 1.095 lei, titularul ar avea un profit de 195 lei pe an. Mai este de reținut în profitul antreprenorului că de distanța între cele două stații cunoscute atunci sub numele de „poștă”, a cărei lungime varia adesea cu 4 – 5 mii de stânjeni în plus sau în minus, nu se va mai ține cont în viitor. Intra în calcul noua unitate de lungime „poșta” care era de 7.000

Tarif pentru caii de poștă

Publicat în Monitorul Oficial al Moldovei, Iași 2 decembrie 1861

Observație: dacă distanța dintre poște va fi mai mare de 7.000 stânjeni se va plăti pe fiecare cal rezultatul calculului pe sferturi de poștă, jumătăți și $\frac{1}{4}$ sferturi, iar plata surugilor va fi de fiecare distanță, de la o poștă, de 3 lei.

Tipul și clasificarea diferitelor trăsuri după numărul de cai înghamați	Sezonul		Starea drumurilor		Nr. cai	Plata pentru cai		Nr. poștașilor
	Vara 1.04 – 15.10	Iarnă 15.10 – 1.04	Șosea	Drum primitiv		lei	Para-le	
Brișcă conținând o persoană până la două și cca 60 oca bagaj în timp de vară	0	-	0	0	2	12	-	1
Pe timp de iarnă	-	0	-	0	3	18	-	1
O trăsura faeton de două persoane și 120 oca bagaj pe timp de vară	0	-	0	0	3	18	-	1
Pe timp de iarnă	-	0	-	0	4	24	-	1
O caleașcă de 4 persoane pe timp de vară	0	-	0	0	4	24	-	1
Pe timp de iarnă	0	0	-	0	6	36	-	2
O trăsura mare de voiaj pe timp de vară	0	-	0	0	6	36	-	2
Pe timp de iarnă	-	0	-	0	8	48	-	2

Plata progoanelor pe fracții de poștă calculată în stânjeni *	
Calculul teoretic	Calculul aproximativ
Pentru ¼ de poștă - 1.750 stânjeni	De la 875 stânjeni la 2.624 stânjeni
Pentru ½ de poștă - 3.500 stânjeni	De la 2.624 stânjeni la 4.774 stânjeni
Pentru ¾ de poștă - 5.250 stânjeni	De la 4.774 stânjeni la 6.124 stânjeni
Pentru 1 poștă - 7.000 stânjeni	De la 6.124 stânjeni la 7.824 stânjeni

* Toate tabelele din acest articol au apărut în Monitorul Oficial al Moldovei din 2 decembrie 1861 privind noua reformă poștală ne votată încă în cele două camere legislative ale Moldovei și Valahiei.

stânjeni și astfel caii vor fi plătiți în raport de drumul real parcurs (vidi tabelul).

„Pentru transportul «Malle – Poștelor» s-au expedii corespondente precum și pentru voiajul funcționarilor de toate gradele ce se vor trimite în misiuni guvernamentale, aceleași taxe în numerar ca și particularii. Trecerea genților (cu scrisori) dus și întors va fi cel puțin la două zile una, dacă nu va fi jurnalieră (transportul ziarelor). Se va asigura dacă prin aceasta maștrii poștelor (vor avea) un venit statornic și regulat”. Pentru o mai exactă informare a celor interesați sunt prezentate «preambulările Malle – Poștelor» (vidi tabelul).

Pe drumurile de poștă principale vor trece două curse pe zi, una dus și alta întors. Pe drumurile secundare poșta urma să treacă odată pe zi la dus și la întoarcere, a doua zi. Guvernul știa că noul sistem cu maștri de poștă brevetați va isca neîncredere în rândul amatorilor și de aceea a făcut apel la toți proprietarii sau posesorii de moșii să citească acest proiect de lege. Și dacă vor decide să efectueze acest serviciu și pe alte drumuri decât cele prevăzute în proiect, guvernul le va „conceda cu mulțumire” fără a

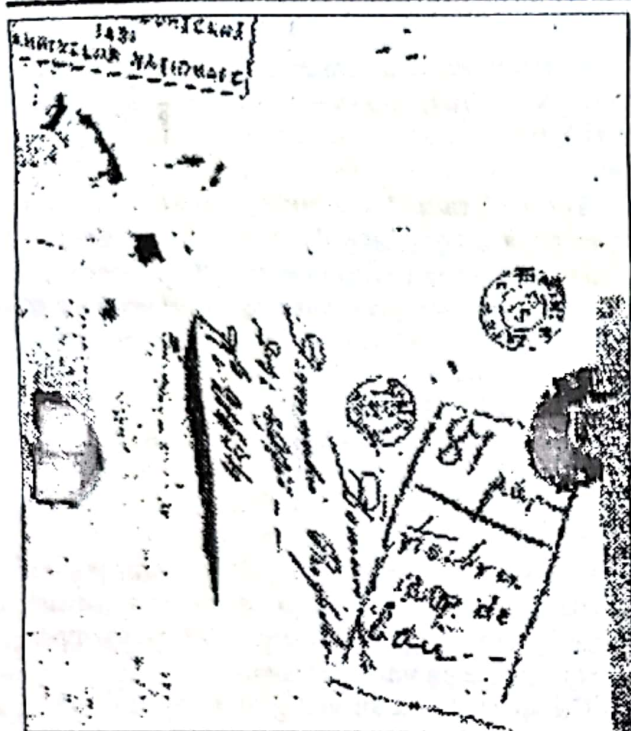
garanta cu toate acestea cel puțin pentru moment, trecerea „jenților” (cu scrisori) sau a expediției (poștale).

Tot acel minister amintește avantajele care le-ar avea proprietarii de moșii vecine cu drumul sau șoseaua nefiind nevoiți să cumpere fân și să-l transporte prin stații sau alte produse și materiale necesare la buna funcționare a stației. Toate acestea ducând la reducerea costurilor și de aici reducerea tarifelor pentru transportul călătorilor și al depeșilor. Se căuta înlăturarea zvonurilor cu privire la drumul de fier dându-se ca exemplu Franța și Anglia unde aceste brevete „s-a căutat în timp de mulți ani și că terminarea unei linii complete de drum de fer în țara noastră nu se va realiza în curând” astfel amortizarea capitalului băgat într-o asemenea întreprindere se va face repede.

Cu speranța că se vor găsi amatori de brevete, aceștia sunt rugați să trimită o cerere la Ministerul de Finanțe care „se va grăbi a le comunica toate deslușirile și documentele de care va dispune...”. Anunțul se încheia cu „N.B. Se aduce totodată la cunoștința publică că dacă vreun amator de asemenea brevete cere strămutarea vreunei stații poștale de la punctul unde se află astăzi, la alt punct, guvernul în asemenea caz își rezervă dreptul de a accepta cererea aceasta sau nu”.

Drumurile de trecere al „Mall – poștelor”

Drumurile de trecere al mall-poștelor în toate zilele	Nr. poște	
	Poște	Fracțiuni
Drumul nr. 1 din Iași la Focșani	12	½
Drumul nr. 2 din Iași la Galați *	20	½
Drumul nr. 3 din Iași la Mihaileni	10	¾
Total	43	¾
Drumurile de trecere ale mall - poștelor la fie-care două zile		
Drumul nr. 4 din Vaslui la Ismail	13	¾
Drumul nr. 5 din Roman la Fălțiceni	5	¼
Drumul nr. 6 din Roman la Piatra	4	-
Drumul nr. 7 din Bacău la Târgu Ocnei	3	½
Drumul nr. 8 din Adjud la Poiana Sărată	3	-
Drumul nr. 9 din Mărășești la Focșani	1	½
Drumul nr. 10 din Galați la Vădeni	-	½
Drumul nr. 11 din Galați la Bolgrad	4	¼
Drumul nr. 12 din Iași la Sculeni	1	½
Drumul nr. 13 din Mihaileni la Dorohoi	1	½
Drumul nr. 14 din Cristești la Neamț	1	½
Drumul nr. 15 din Poeana Cârnelui la Huși	3	¼
Drumul nr. 16 din Orășu la Filipești	1	1/2
Total	45	-



Scrisoare circulată în anul 1862. Un vânător de "capete de bour" necunosător a notat într-un dreptunghi făcut cu creion albastru următoarele: "84 par timbru cap de bou". Așa credea că trebuie francată scrisoarea în 1862"

Acest proiect nu a avut succes. De altfel, nici nu a fost votat. Alte probleme erau prioritare. Una din ele a fost discutată la 17 iulie 1862 de Consiliul de Miniștri și se referea la unirea poștelor celor două principate. Decizia a fost luată la 23 iulie în același an. Conform decretului nr. 527 Direcția Poștelor Moldovei își încetează activitatea la 1 august 1862.

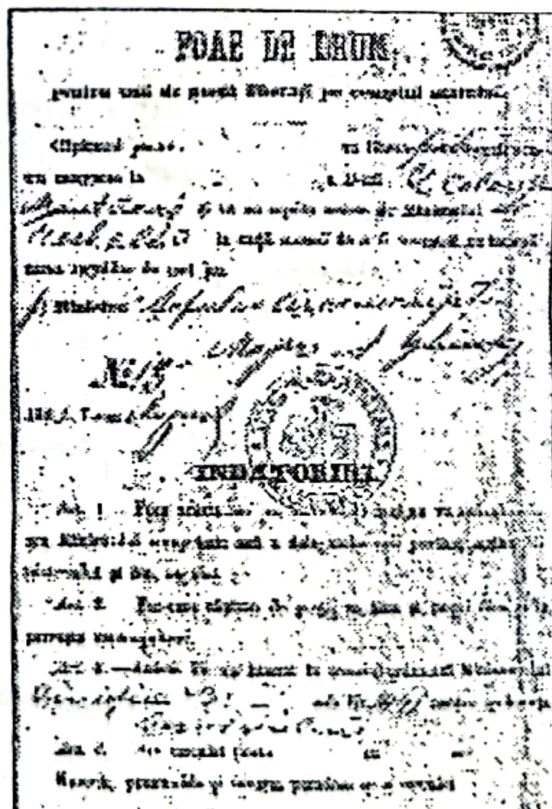
Prima emisiune de mărci poștale a Principatelor Unite a intrat în circulație la 26 iunie 1862 și era formată din trei valori: 3 parale, 6 parale și 30 parale. În centrul lor era stemele celor două principate.

Vechiul sistem de dare în antrepriză a poștelor cu subvenție de la stat a rămas în vigoare. La 24 octombrie 1863 un anume Statul garantează cu suma de 3.200 galbeni antrepriza câștigată pentru poștele Bacău, Fărăoani, Capul Dracului, Berești, Târgu Ocna și Orășu (1).

O întâmplare a cărui final nu-l știm a fost publicată de către Direcția Poștelor Moldovei la 12 februarie 1862 în Monitorul Oficial al Moldovei. Din cele ce vor expune se poate reține cum era îmbrăcat un surugiu pe timp de iarnă: „Un surugiu din poșta Iași, de la Copou, numit Gh. Răcilă, plecând cu pasageri și ca întotdeauna cu căruța cu doi cai, la 25 decembrie

1861, la Podu Iloaie de unde, după cum căpitantul poștei menționate a raportat direcției, nu s-a mai întors nici astăzi. Semnalmentele lui sunt: de înălțime medie, fața «vrustată», ochii al-bastri, părul castaniu închis, tuns soldătește, nasul gura potrivite, mustățile în «firează», îmbrăcat cu suman negru până genunchi, căciula mică neagră, ciubote iușt (din piele de bovină tăbăcită vegetal și impermeabilizată cu ulei de mesteacăn) până la genunchi, pantaloni de materie (stofă). Semnalmentele cailor: un cal sur – rotat, cu coada lungă, înfierat la «spate stânga dinainte» cu literele R.S. Sania era nouă neîngrădită (neacoperită) și cu «aripile» lungi, hamurile, hăturile de cură (curea de piele) cu streangurile de funie. Se publică fugirea numelui, aflarea lui și trimiterea la îndatorire împreună cu caii și hamurile lor.”

Într-un tablou prezentat în acest articol, drumurile considerate ca „șosele” sunt marcate cu asteric. Merită să se facă o comparație între șoselele de atunci și drumurile județene din zilele noastre. În caietul de sarcini pentru construirea unei șosele din anul 1860, printre multe altele erau următoarele condiții: lățimea șoselei de 10 m din care de fiecare parte a sa câte 1 m de șosea considerată ca refugiu pe care erau din loc



Arhivele Naționale Iași Documente
P. 804 / 38, fila 1

în loc movile de piatră spartă sau prundiș pentru întreținerea lor. Rămăneau 8 m lățime pentru ambele sensuri de mers. Grosimea stratului de macadam trebuia să fie de 36 cm iar pentru cei 2 m de refugiu, de 28 cm. Piatra era tasată cu un compresor rutier. Drumul trebuia să fie bombat. Pentru aceasta se folosea un tipar din scândură cu care se controla drumul. La recepția lucrării, printre alte măsurători și sondaje, se

făcea proba șoselei trecându-se cu o căruță încărcată în greutate de peste o tonă. Trecerea ei de mai multe ori prin același loc nu trebuia să lase urme. Trebuie amintit că atunci șina roților era foarte îngustă. Odată cu folosirea macadamului la șosele au început și boii să fie potcoviți pentru a le proteja copitele.

ANUNȚ:

În interesul negustorilor Agenția K.K. a Austriei anunță în Monitorul Oficial al Moldovei din 29 martie 1862 schimbările introduse în orarul vaselor Loidului „Austria”:

„Zilele și orele de plecare:

De la Constantinopol la Galați trecând prin Kustendje (Constanța), Sulina, Tulcea (pleacă) vinerea la 5 dimineața

De la Constantinopol la Galați trecând prin Burgas, Varna, Sulina și Tulcea (pleacă) luni la 10 seara

De la Galați la Constantinopol trecând pe la Tulcea, Sulina, Varna și Burgas (pleacă) vineri la 5 dimineața

De la Galați la Constantinopol prin Tulcea, Sulina și Kustendje (pleacă) duminică la 5 dimineața.”

Zilele de primire a mărfurilor și altele:

- pentru gropuri de bani – sâmbăta până la orele 5 seara

- pentru scrisori – idem ”

La categoria „altele” cred că intră și poșta Rusiei, tatarul și curierul Moldovei spre și dinspre Constantinopol.

AMINTIRI

Nicolae Gane ne relatează în scrierile sale despre călătoriile cu poșta. El se plângea că pe timpul lui Cuza nu găsea în zona Dorohoiului boieri dispuși să candideze cu succes ca membri ai camerelor legislative de la București. Dacă îndrăzneă cineva să „pohtească demnități apăi aiasta costa”. Drumul până în capitală, cazarea, masa îl privea pe parlamentar. Și cum poți lăsa viața tihnită din Moldova aflată departe de huetul Bucureștiului – pentru ce ?

„Un singur drum la București (de la Dorohoi) dus întors costa cel puțin 100 de galbeni ... la plecare erai aproape nevoit să-ți faci testamentul căci de multe ori trebuia să treacă râurile când erau

Proiectul de așezământul poștelor din Moldova

Nr.	Nr. cai-lor	Poșta	Distanța în stân-jeni	Distanț a în poște de 7.000 stânjени	Șose-le *
		Drumul nr. 1			
		De Iași la Focșani			
1	68	Iași	-	-	-
2	36	Pocni	7.350	1	*
3	36	Poiana Cârnelui	5.005	¾	*
4	32	Movila (lui Purcel)	7.525	1	*
5	32	Solești	5.620	¾	-
6	32	Vaslui	6.360	1	-
7	24	Crasna	6.775	1	-
8	32	Docolina	3.858	½	-
9	32	Strâmtura	5.725	¾	-
10	32	Bârlad	8.420	1 ¼	-
11	32	Paraschiv	7.260	1	-
12	32	Berheciu	7.650	1	-
13	40	Tecuci	6.425	1	-
14	24	Furceni	3.780	½	-
15	36	Focșani	7.740	1	-
Total			89.593	12 ½	

Din Iași la Galați					
1		Iași			
2	76	Podul Iloaie	12.660	1 ¾	*
3	32	Târgul Frumos	8.855	1 ¼	-
4	32	Mircești	8.090	1 ¼	*
5	32	Roma	9.810	1 ½	*
6	28	Galbini	9.070	1 ¼	*
7	36	Bacău	9.885	1 ½	*
8	24	Lunca Mare	9.830	1 ½	*
9	24	Mândrișca	8.100	1 ¼	*
10	32	Adjud	9.820	1 ½	*
11	32	Mărășești	12.250	1 ¾	*
12	40	Tecuci	7.250	1	*
13	32	Torțești	7.435	1	-
14	32	Fundeni	8.545	1 ¼	-
15	24	Peneu	6.495	1	-
16	20	Șerbești	4.240	½	-
17	20	Sardari	5.180	¾	-
18	40	Galați	4.045	½	-
Total			141.550	20 ½	

		Drumul nr. 3			
		Din Iași la			
		Mihaileni			
1		Iași			
2		Podul Iloaie	12.660		
3	32	Spinoasa	5.250	¾	-
4	32	Soci	5.360	¾	-
5	32	Lătăi	10.600	1 ½	*
6	32	Varnița	6.625	1	*
7	26	Botoșani	10.585	1 ½	*
8	20	Cocreni	5.935	¾	*
9	20	Bertea	8.070	1 ¼	*
10	16	Mihaileni	11.240	1 ½	*
		Total	76.325	10 ¾	
		Drumul nr. 4			
		Din Vaslui la			
		Ismail			
1		Vaslui			
2	16	Bunești (Cordeni)	7.320	1	-
3	12	Huși	6.165	1	-
4	12	Leova	12.000	1 ¾	-
5	16	Gura Epureni	12.000	1 ¾	-
6	16	Costaninofca	8.500	1 ¼	-
7	20	Cahul	10.500	1 ½	-
8	16	Găvănoasa	9.500	1 ¼	-
9	30	Bolgrad	9.500	1 ¼	-
10	20	Cișme Văruită	9.000	1 ¼	-
11	20	Ismail	12.000	1 ¾	-
		Total	96.485		
		Drumul nr. 5			
		Din Roman la			
		Fălticeni			
1		Roman			
2	20	Nisiporești	12.075	1 ¾	*
3	20	Cristești	9.360	1 ¼	*
4	12	Drăgușeni	4.200	½	*
5	12	Fălticeni	12.075	1 ¾	*
		Total	37.710	5 ¼	
		Drumul nr. 6			
		Din Roman la			
		Peatră (Neamț)			
1		Roman			
2		Nisiporești	12.075	1 ¾	
3	12	Bornișu	7.740	1	
4	12	Peatra	9.295	1 ¼	
		Total	29.110	4	
		Drumul nr. 7			
		Din Bacău la			
		Târgul Ocnei			
1		Bacău			
2	8	Orășuța	12.250	1 ¾	
3	8	Târgul Ocnei	12.250	1 ¾	
		Total	24.500	3 ½	

mari cu pericolul vieții sau stai zile întregi la malurile lor până la scăderea ape-lor." Autorul a călătorit cu trăsura lui trasă de caii de poște. Și mai departe povestește: „Îmi aduc aminte că odată nevoind să cheltuiesc prea mult cu caii de poșta, am plecat cu diligența la București și am fost prea fericit să ajung numai cu câteva cucuie la cap și pete albastre pe trup, după trei răsturnări în cursul unei călătorii." (2)

SCURTE CONSEMNAȚII

La 30 noiembrie 1863 domnitorul Alexandru Ioan Cuza vine în vizită la Iași, prilej al frunțașilor orașului și a poporanilor de a-l întâmpina cu jalba în proțap. Un comitet de inițiativă înmânează acestuia un plan de compensații „pentru jertfa Iașului” cu ocazia Unirii. Printre cereri, la punctul 4, se solicita „suprimarea portului poștal” (pe corespundențele particularilor cu autoritățile centrale. Suprimarea acestui „porto va fi de mare ușurință pentru locuitorii nevoiași ...”) (3).

Pentru a se autofinanța parțial, din ordin ministerial, în anul 1864 repararea „instrumentelor de foc (pentru stins incendii) și a diligențelor” se făcea la școala de arte și meserii din Iași (4).

Diligențele aveau numere de înmatriculare: „Diligența cu numărul 25, de 4 persoane, se s-a trimis de la biroul poștal din Galați ... Din cauză că necesită mari reparații se pune și aceasta în vânzare, împreună cu alte 7 licitații” la 27 august 1863 (5).

Diligențele se pot vedea „în ograda palatului administrativ la direcția poștelor” (6).

În 1863 șeful biroului poștal din Iași era V. Grigoriu (7).

Așa cum în natură funcția creează organul, tot așa și scrisoarea a creat poșta. Să-i dăm cuvântul !

Scrisori, depeșe, misive, bilețele, răvașe

-Adresa de pe o scrisoare, nedată: „La prea cinstitul mare Logofăt, de Dumnezeu păzită Moldova, al nostru în gând și foarte mult uitat Constantin Stur-za.” – scrisă în limba greacă (8).

		Drumul nr. 8			
		Din Adjud la			
		Pocana Sărată			
1		Adjud			
2	8	Căiuți	9.625	1 ½	
3	8	Filipești	9.625	1 ½	
		Total	19.250	3	
		Drumul nr. 9			
		Din Mărășești la			
		Focșani			
1		Mărășești			
2	36	Focșani	10.500	1 ½	
		Total	10.500	1 ½	
		Drumul nr. 10			
		Din Galați la			
		Vădeni			
1		Galați			
2		Vădeni	4.000	½	
		Total	4.000	½	
		Drumul nr. 11			
		Din Galați la			
		Bolgrad			
1		Galați			
2	24	Reni	7.975	1 ¼	
3	20	Haji - Abdula	9.725	1 ½	
4		Bolgrad	10.400	1 ½	
		Total	28.100	4 ¼	
		Drumul nr. 12			
		Din Iași la			
		Sculeni			
1		Iași			
2	12	Sculeni	9.625	1 ½	
		Total	9.625	1 ½	
		Drumul nr. 13			
		Din Mihăileni la			
		Dorohoi			
1		Mihăileni			
2	8	Dorohoi	10.500	1 ½	
		Total	10.500	1 ½	
		Drumul nr. 14			
		Din Cristești la			
		Neamțu (Târgul)			
1		Cristești			
2	12	Neamțu	10.500	1 ½	
		Total	10.500	1 ½	
		Drumul nr. 15			
		Din Poeana			
		Cârnului la Huși			
1		Poeana Cârnului			
2	16	Bunești	10.500	1 ½	
3	16	Huși	12.200	1 ¾	
		Total	22.700	3 ¼	
		Drumul nr. 16			
		Din Orășu la			
		Filipești			
1		Orășu			
2	8	Filipești	9.800	1 ½	
		Total	9.800	1 ½	

- La 6 octombrie 1862 I. Caracas din Iași primește adresa „Agenției Paquebots poste Francais” din Galați care-l anunță că s-a expediat de la Paris o ladă cu încălțăminte pe adresa lui (9).

- Un apel emoționant face printr-o scrisoare datată 15 octombrie 1862 Costache Daghi lui Andrei Visu. Expeditorul îl roagă insistent să-i împrumute bani deoarece a pierdut la jocul de cărți (10).

- Neculai Tatarasanu la 26 ianuarie 1863 reclamă printr-o scrisoare, prefecturii din Iași pe soția sa care în lipsa lui de acasă „s-a făcut nevăzută cu toate lucrurile din casă” (11).

- Un ieșean numit C. Artinescu scrie la 18 februarie 1863 „Cuconului Ivanciu” la Ismail, rugându-l să-i trimită un pud (16,38 kg) de icre de morun (12).

- În anul 1863 Prefectura Tutova îl înștiințează pe posesorul moșiei Uliea că i s-au trimis salahorii necesari pentru stăpîrea lăcustelor de pe acea moșie, cărora va trebui să le asigure hrana zilnică (13).

- La 30 noiembrie 1863 Dimitrie Sturza din Miclăușeni scrie firmei „Bachstsz” din Iași să-i trimită 2 pânze de circular (fierăstrău) și un plug nemțesc (14).

- 1865 - 14 februarie, Iași. Caseria generală face cunoscut generalului Alexandru Mavrodi că prin decretul Domnitorului nr. 200 i s-a aprobat o pensie „de retragere” de 1.666 lei și 26 parale din care se va face reținere de 10 %. G-ral Mavrodi a fost avansat în grad în luna ianuarie 1865 (15).

- 23 martie 1865. Comitetul de Inspecții Școlare având nevoie de localul din curtea mănăstirii Nicoriță din Iași care este ocupat de căpitanul Anton Botez, pentru deschiderea școlii de fete din Tătărași, roagă pe A. Botez să-i comunice pretențiile ce le-ar avea pentru strămutarea sa din acea casă (16).

- 1866 - Sachetti, fost inginer, telegrafiază la Botoșani în legătură cu oferta ce o face pentru studiile căii ferate cedate lui Eugenie Gavard (17).

- Cuprins de singurătate, bătrân și în jenă financiară C. Sviderschi din Iași îi scrie la 8 septembrie 1865 lui Al. Miler la Bacău, rugându-l să vină la el căci dorește mult să-l vadă. Totodată îl roagă să-i cumpere o oca de tutun „fiindcă duc mare nevoie de ticăloasa buruiiană” (18).

10th adreca face galbenim
 primit de la D. G. Șutu
 pentru care am dat
 acceasta
 Bârlad 30 Ianuarie 1863
 Pentru Bogdan

**Din scrisorile care circulau:
 "10 // adecă am primit de la Dlul Ghiță
 Rujană pentru care am dat acceasta
 Bârlad 30 ianuarie 1863"**

Circulau și răvașe.

- La 3 iulie 1867, pe un petic de hârtie, preotul Gheorghiu îi scrie lui Ionică pentru a aduce cu boii boierești un lemn la casa sa. Îi atrage atenția ca să facă acest lucru „în taină ca să nu priceapă cucoana (boieroaica)” (19).

- 1868 – iulie 2. Vasile Ilașcu și alții adevăresc că au primit de la D.G. Șutu suma de 44 galbeni pentru timpul cât au slujit la poșta de la „Novasovschi” (20).

- Un mic plocon va ajunge la prefectul de Iași anunțat printr-o scrisoare trimisă din Deleni (județul Iași) la 8 aprilie 1869. Expeditorul îi arată greutățile cu care s-a procurat untul ce i se trimite (nu a răsărit iarba) (21).

- Printr-o scrisoare vine ordinul confidențial al Ministerului de Interne semnat de M. Kogălniceanu la 6 iunie 1869 către prefectura Roman cu recomandată privind potolirea luptei din alegeri și a pasiunilor politice (22). O dovadă că I.L. Caragiale nu a exagerat în piesa „Telegrame” !

- „Unde-s iernile de altădată ?” – La 30 ianuarie stil vechi sau 12 februarie stil nou, 1882, autorul unei scrisori trimisă din Iași îl anunță pe destinatar printre altele că la Iași a început a se simți iarna – „abia astăzi a nins” (23).

- La 17 octombrie 1887 N. Rosetti din Iași îi scrie lui Constantin N. Șutu, președintele unei societăți de vânatoare, comunicându-i părerea de rău de a nu fi participat la vânătorile organizate de societate și-l roagă să-l șteargă din rândurile societății (24).

- N. Rosetti este informat printr-o scrisoare expediată din Căiuți la 23 iunie 1887, că toamna se anunță bogată în urși în regiunea respectivă (25).

- Un prieten din București a lui Constantin Pleșescu din Roman, îi trimite o scrisoare la 18 septembrie 1865 prin care încearcă să-i abată

1863. Genari 18. București

M. Tija!

Am primit din banii de păpuși
 din de la Dumneavoastră în contul
 căștirilor. Bine voii a da în primire
 Doamnei Iaroslavichi. Zăci galbeni.

Sincer amic și ver (?) Kassianu

Onorabilui meu Domn K.K. Ghiță
 Kujeană la Iorești

(altă scrisoare din vremuri de demult !)

"1863 genari 18 București

K.K. Ghiță !

Vă rog fie din banii de păpuși fie de la Dumneavoastră în contul căștirilor (?), bine voii a da în primire Doamnei Iaroslavichi, zăci galbeni.

Sincer amic și ver (?) Kassianu

Onorabilui meu Domn K.K. Ghiță
 Kujeană la Iorești

(altă scrisoare din vremuri de demult !)

gândul de a se reîntoarce la Fălticeni, arătându-i că este un târg fără nici un viitor care a ajuns întocmai ca Sodoma și Gomora „de arde mai mult decât toate târgurile din lume”. Totodată îi promite că va stăru pentru el ca să capete un post bun în justiție (26).

- Goncescu scrie la 22 septembrie 1865 cumnatului său Constantin Pleșescu căruia i se plânge că este bolnav și se gândește cu tristețe la momentul când se va vedea lipsit de mijloacele de existență spre triumful dușmanilor săi (27).

- Paris – 27 iunie 1866. Bălăceanu telegrafiază ministrului afacerilor străine din București să trimită banii pentru puști (22.000 bucăți) la adresa care o indică (28).

- La 16 ianuarie 1867 sosește la Iași factura librăriei A. Danielopolu din București pentru

cărți de vizită, litografiate, ale lui Dimitrie Sturza, în număr de 200 bucăți ce costă 64 lei (29).

- N. Callimaki Catargi comunică printr-o scrisoare expediată din București la 14/ 26 ianuarie 1870, lui Vasile Pogor din Iași că Agenția României din Viena a rămas vacantă și-i propune să accepte acest post. Arată că Viena este centrul acțiunilor noastre unde trebuie să se discute chestiuni importante ca: abolirea jurisdicției consulare, unirea liniilor ferate, etc. (30).

- La 24 ianuarie 1870 locotenent colonelul Al. Asachi adresează o petiție la tribunalul Iași pentru a fi autorizat să primească orice fel de corespondență și bani pe adresa casei defunctului său tată Gheorghe Asachi (31).

- Se mai întâmplă și în ultima parte a secolului XIX. În anul 1881 un Antonescu, preot din Bârlad, completează un formular – reclamație pentru mesagerii și scrisori trimise și nesosite la destinație, pentru o scrisoare adresată lui Justin ... la Oradea Mare (32).

Din Arhiva de Cancelarie a Arhivelor Statului din Iași – dosar nr. 4 / 1880

„Ministerul de Interne, Direcția Generală a telegrafelor și Poștelor nr. 20.689, București 30 / 11 1880

Către directorul Arhivelor Statului Iași
Domnule Director

Dumnealui Ministru de Finanțe prin adresa nr. 846 ne face cunoscut că dumnealui șef al fabricii de timbre s-a însărcinat (dezinteresat – n.n.) să studieze stampilele vechi spre a putea clasifica în mod sigur timbrele poștale emise în Moldova (aici se bătea ... de la 1852 până la 1862) pentru care finit ne cere să punem la dispoziție Domnului A. Cantacuzino atât stampilele vechi cât și corespondența de atunci (francată cu mărcile „cap de bour” – ambele emisiuni – n.n.).

Având dar în vedere că acea corespondență numai în Arhivele Statului se poate găsi, am onoarea a vă ruga să binevoiți a dispoza să ni se trimită cât mai curând posibil actele relative la confecționarea stampilelor poștale precum și orice alte acte se vor afla în arhivă care vor fi circulat prin poștă și vor purta stampile poștale în intervalul mai sus arătat ca astfel să putem să-ți satisfacem cererea Domnului Ministru ...”

Semnează directorul general.

Diligentele și brașovencele au fost construite pentru transportul călătorilor pe drumuri lungi și pe planul al doilea erau pentru corespondența poștală. Declinul lor în Moldova a început la 3 / 15 decembrie 1869. Atunci s-a în-

ugurat prima linie de cale ferată Burdujeni – Pașcani – Roman. De pe urma lor spre deosebire de căile ferate, nu au rămas decât amintiri scrise dar nici-o fotografie a unei diligente, căruță de poștă sau a unei stații de poștă. Pictorii le-au immortalizat dar cu o notă de subiectivism. La cumpăna între secolele XIX și XX transporturile pe calea ferată le-au împins în zone dosnice știute doar de băștinași și rolul lor era inversat – erau folosite pentru transportul trimiterilor poștale. Dacă mai era loc din cauza coletăriei ușoare și grele transporta și persoane. Cei care nu aveau loc apelau la transportul cu harabale care au fost în floare mult timp.

Dreptul de monopol al statului asupra transporturilor cu diligența.

„Serviciul transporturilor prin diligență fiind în strânsă legătură cu serviciile poștale, prin legea din 1900 statul a intervenit în organizarea și exploatarea lui, asigurându-și în acest scop dreptul de monopol astfel cum și-l avea asigurat asupra exploatarei serviciului de Poștă, Telegraf, Telefoane. S-a prevăzut administrației poștelor dreptul de a exploata în regie serviciul de diligență când mijloacele îi vor permite sau dacă nu le-ar putea exploata în regie, să le concesioneze la particulari care pot lua în întreprindere acest serviciu în direcțiile unde statul nu-l are organizat și s-ar simți nevoia, dar sub privegherea și stirea administrației poștelor care va prescrie condițiile înființării, taxele ce pot încasa precum și măsurile de siguranță și poliție ce au a păzi antreprenorii.” (33).

Cursele poștale cu diligența, brașoveanca, trăsura și cariola în perioada 1 / 14 aprilie 1894 – 1 / 14 aprilie 1905 în Moldova.

- Dorohoi – Herța – 25 km. Erau 4 curse / săptămână cu „diligența”. Cursa înființată în anul 1897 și înlocuită prin cursa cu factor rural.

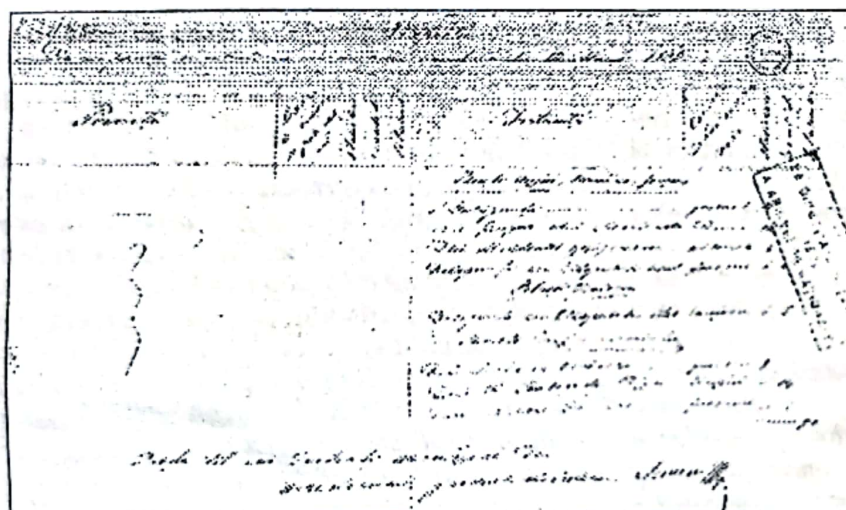
- Dorohoi – Mihăileni – 24 km. Poșta circula zilnic cu o căruță închisă și amenajată pentru transportul călătorilor numită „brașoveanca”. Cu ea se putea transporta pe lângă poștă și călători.

- Dorohoi – Darabani – Rădăuți – 53 km. Se efectuau trei curse pe săptămână cu diligența care a fost înlocuită în anul 1901 prin curse cu factorul poștal rural. Factorul poștal rural era salariatul poștei, circula prin câteva comune ale județului la ore și zile fixe pentru a distribui și aduna trimiterile poștale. Circula cu căruța și caii lui primind pe lângă salariul o subvenție pentru întreținerea cailor.

„RAPORTU *.

De cei porniți și intrați cu cai de poștă sâmbătă la 12 Maiu 1862”

Intrați	Locuri de unde vin	Statul	inam	total
Plocești, Buzeu, Brăila, Focșani				
Diligența	Focșani	16	-	
Un furgon a lui Măriei Sale Domnul	-	16	-	
D-lui Miltiadi Grigorescu	Ulmeni	4	-	
Diligența cu expedițiile statului	Focșani	6	6	
Pitești, Craiova				
Diligența cu expedițiile statului	Craiova	6	6	
Plocești, Buzeu, Brăila, Focșani				
„D-nei Madam” Bobeica	Focșani	8	-	
D-nei (...) Teodirița Riza	Buzeu	-	14	
D-lui Alecu Donici	Focșani	-	8	
Total				90



Peste tot cai intrați nouăzeci

Directorul general al Poștelor (semnătura)”

*** Tabel făcut probabil la stația de poștă din București. La rubrica „Porniți” care nu apare aici, nu sunt consemnate plecări în folosul statului și nici a plecărilor de persoane particulare care nu doreau să-i prindă pe drum ziua de duminică.**

- Fălticeni – Broșteni – 77,8 km. Pentru strângerea și distribuirea poștei circula odată pe săptămână cu trăsura cu care se putea transporta și 2 – 3 călători. Din anul 1898 drumul era parcurs de trei ori pe săptămână.

- Hârlău – Târgu Frumos – 28 km. Se circula zilnic cu brașoveanca.

- Huși – Fălciu – 40 km. Se circula cu două diligente de trei ori pe săptămână. Traseul s-a desființat în anul 1900. În tabel nu apare altă posibilitate cu care se transporta poșta. Călătorii care folosiseră pentru deplasare cele două diligente apelau la particulari.

- Huși – Drânceni – 21 km. Se circula cu două diligente de trei ori pe săptămână. Începând cu anul 1900, septembrie 14, poșta era dusă cu cele două diligente de șase ori pe săptămână.

- Panciu – Mărășești – 15,5 km. Se transporta poșta zilnic cu trăsura. Cursa a fost desființată ca fiind nerentabilă.

- Podul Turcului – gara Berheci – 25 km. Se circula cu brașoveanca de patru ori pe săptămână. Din 19 septembrie 1899 se circula zilnic.

- Piatra Neamț – Târgu Neamț – 40 km. Poșta circula zilnic cu brașoveanca.

- Piatra Neamț – Tölgyes (Tulghes) – 7 km. Diligența circula de șase ori pe săptămână.

- Târgu Neamț – Pașcani – 40 km. O diligență circula zilnic.

- Târgu Ocna – Moinesti – 27 km. Între cele două localități circula zilnic o brașoveancă. Traseul poștal a fost desființat când s-a deschis calea ferată în anul 1901.

- Tecuci – Nicorești – 15 km. Pe această rută circula de trei ori pe săptămână o brașoveancă desființată de la 1 ianuarie 1905.

- Târgu Ocna – Soosmezo – 26 km. Între cele două localități circula de trei pe săptămână o brașoveancă dar apoi traseul poștal s-a desființat.

- Bârlad – Murgeni – Fălciu – 49 km. Tra-seul era acoperit începând cu anul 1897 de trei

ori pe săptămână de o diligență. Traseul poștal a fost desființat la 27 iulie 1899.

- Ștefănești – gara Trușești – 16 km. Pe acest traseu circula zilnic o diligență care a fost înlocuită prin curse cu factor poștal rural.

- Săveni – gara Ungureni – 10 km. Traseul era parcurs zilnic de o brașoveancă care a fost înlocuită prin curse cu factor poștal rural.

- Bârlad – Murgeni – 34 km. Pe această rută circula de patru ori pe săptămână o diligență. Traseul poștal a fost desființat apoi la 28 iulie 1899 a fost reînființat.

- Falcu - Murgeni - 17 km. Între cele două localități circula de șase ori pe săptămână o brașoveancă. Cursa poștală a fost desființată ca în 18 mai 1901 să se înființeze din nou.

- Târgu Ocna - Slănic (băi) - 20 km. Traseul era parcurs zilnic (la începutul și sfârșitul sezonului de băi numai de trei ori pe săptămână) de o trăsură care circula în timpul când oficiul poștal era deschis.

- Comănești - Moinești - 15 km. Pe această rută circula de două ori pe zi o brașoveancă. Traseul poștal a fost desființat când s-a inaugurat linia de cale ferată.

- Plănești - Gugești - 4 km. Această distanță era parcursă de două ori pe zi de o diligență apoi din 11 februarie 1903 s-a adăugat a treia cursă.

- Dorohoi - Săveni - 33 km. Traseul poștal s-a înființat la 27 septembrie 1895 fiind parcurs de două ori pe săptămână de o diligență. Dar se renunță la acest traseu la 13 martie 1896.

Cursele cu diligență în România erau în număr de 30 la sfârșitul lunii martie 1894 iar cele cu cariole (trăsură ușoară cu două roți cu suspensie cu arcuri, acoperită, trasă de un cal) în număr de 8. În recapitularea tabelului nu apar brașovencele și trăsurile, probabil că traseele cu cele două mijloace nu au fost desființate. În perioada 1 / 14 aprilie 1894 - 1 / 14 aprilie 1905 s-au înființat 24 de curse poștale cu diligență pe lângă cele existente la început, dar au fost desființate 27 de curse cu diligență și 7 curse cu cariola rămânând la sfârșitul anilor 1904 - 1905, 27 curse cu diligență și o cursă cu cariola. Diligențele și cariola rămase parcurgeau anual 497.010 km pe trasee în lungime totală de 1.428 km. (34).

- Ultima atestare despre adevărata menire a diligenței la care transportul nu se plătea „la botul cailor”, după tocmeală, așa cum se proceda la harabale sau cu trăsura unui ovrei, vine din anul 1824. Circula pe o distanță de 95 km între Falticeni și Broșteni acoperită în mai mult de 8 ore, cu o viteză presupusă de 12 km / h. Un bilet dus - întors costa 400 lei. „Biletele se vând la Oficiul Telegrafico - Poștal de unde diligența pleca (spre Broșteni) la ora 6 dimineața”. Cu această cursă pleca și venea corespondența poștală.

- O altă ofertă: pentru a merge la Târgul Neamț plecând din aceeași localitate, o trăsură particulară pleca de trei ori pe săptămână, „prețul după învoială; a se interesa la frizeria Pelin din str. Sf. Ilie.” (35).

- O practică contra căreia poșta, cu ajutorul legilor, lupta fără a câștiga era și transportul de scrisori dintr-o localitate în alta de către persoane particulare. Cei ce călătoreau cu diligența sau cu trăsura ca și vizitii aveau asupra lor una - două scrisori care le predau destinatarilor. Din această afacere ieșea cel puțin o ulcică de vin. Mai mult decât nimic !

Aurel MAXIM - Iași

Bibliografie:

- 1 - Arhivele Naționale Iași (în continuare A.N.I.) - Doc. P.647 / 9
- 2 - N. Gane - Amintiri, (1848 - 1891), Editura Scrisul Românesc, 1941, passim.
- 3 - Uricariu vol. 12, pag. 388
- 4 - A.N.I. - Colecția Eforia Municipiului Iași d.73 / 1864
- 5 - A.N.I. - Fondul Eforia Municipiului Iași, d. 91 / 1863, fila 2
- 6 - ibidem, fila 5.
- 7 - ibidem, fila 10.
- 8 - A.N.I. - Colecția Documente P. 547 / 71.
- 9 - A.N.I. - P. 1018 / 60
- 10 - A.N.I. - P. 899 / 86
- 11 - A.N.I. - P. 762 / 103
- 12 - A.N.I. - P. 786 / 64.
- 13 - A.N.I. - P. 820 / 96
- 14 - A.N.I. - P. 420 / 232.
- 15 - A.N.I. - P. 612 / 55.
- 16 - A.N.I. - P. 403 / 8
- 17 - A.N.I. - P. 538 / 94.
- 18 - A.N.I. - P. 1018 / 74
- 19 - A.N.I. - P. 867 / 176
- 20 - A.N.I. - P. 647 / 134
- 21 - A.N.I. - P. 894 / 38.
- 22 - A.N.I. - P. 894 / 39
- 23 - A.N.I. - P. 896 / 205
- 24 - A.N.I. - P. 1017 / 224
- 25 - A.N.I. - P. 1017 / 215.
- 26 - A.N.I. - Doc. P. 896 / 146.
- 27 - A.N.I. - Col. Doc. P. 1030 / 22.
- 28 - A.N.I. - Col. Doc. P. 470 / 33.
- 29 - A.N.I. - P. 535 / 60.
- 30 - A.N.I. - P. 894 / 46.
- 31 - A.N.I. - P. 1015 / 77.
- 32 - A.N.I. - P. 641 / 14
- 33 - XXX - Dare de seamă asupra serviciilor de P.T.T. de la 1 / 14 aprilie 1894 până la 1 / 14 aprilie 1905, București, 1906, pag. 23
- 34 - ibidem, pag. 279 și 654 - 657
- 35 - Ciurea, V. - Călăuza județului Falticeni, 1924, pag. 10.

HÂRTII ISTORICE DE VALOARE

Acțiuni privind rețeaua feroviară de pe actualul teritoriu românesc (partea a VI-a)



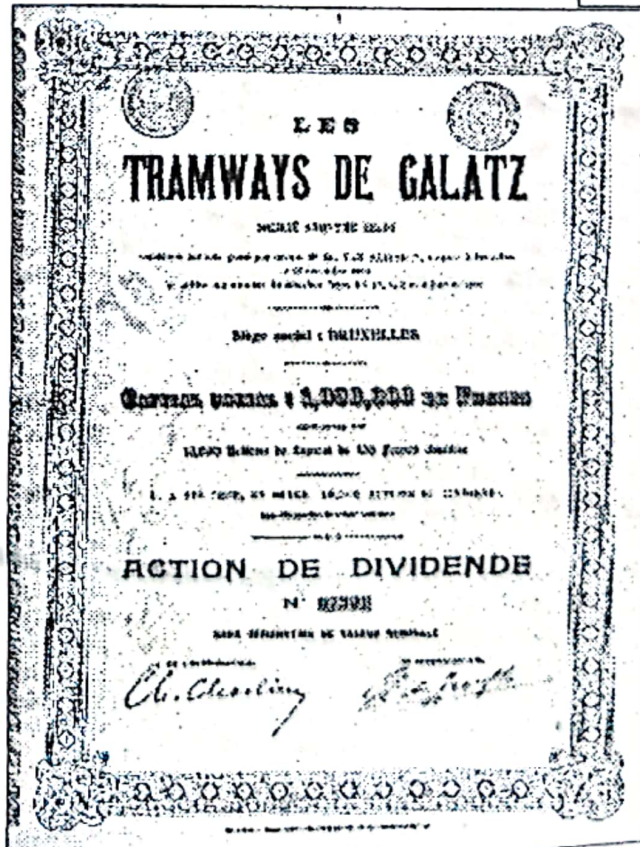
În secvența precedentă am menționat că notarul Van Halteren din Bruxelles a legalizat la 22 februarie 1899 constituirea societății „Tramways – Unis de Bucarest”. Exact 10 luni mai târziu, la 22 decembrie 1899, același notar a legalizat constituirea unei noi societăți anoni-

me de instalare și exploatare a unei rețele de tramvai din România și anume „Les tramways de Galatz, S.A.” conform publicării în „Moniteur belge” din 1 – 4 ianuarie 1900. Sediul societății era la Bruxelles și capitalul social de 1.000.000 franci belgieni era repartizat pe 10.000 de acțiuni de capital a 100 franci fiecare (fig. 1), la care au fost adăugate alte 10.000 de acțiuni de dividende fără desemnarea valorii (fig. 2). Imprimările au fost tipărite

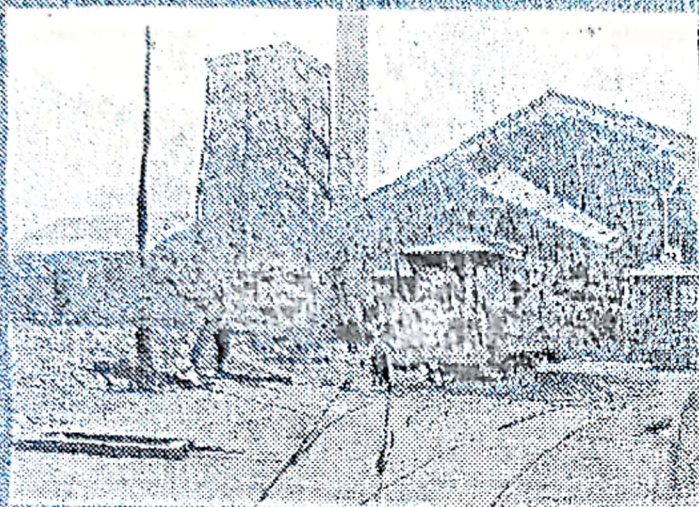
la deja amintita „Imprimerie de la Cote Libre” din capitala belgiană și au grafica, culorile (violet pe fond verde deschis) și dimensiunile de 25,5 X 35 cm analoage. Pe coala dublă, în interior, este tipărit extrasul din statute și 18 cupoane de dividende decupate la exemplarele prezentate, până la izbucnirea primului război mondial în anul 1914. Concepția grafică este în stilul tipic pentru perioada în care au fost emise: chenar ornamental care încadrează textul tipărit pe un fond filigran prevăzut cu diferite elemente decorative. În cazul acțiunilor în discuție, acestea sunt foarte discrete și nu se pot distinge pe fotocopii: în partea superioară, ca arc de cerc, textul „Les tramways de Galatz”, în partea inferioară, analog „Société Anonyme Belge”, iar în centru două steme - ale României și a Galațiului (ancora), parțial suprapuse cu coroana regală deasupra. Din textul statutar în limba franceză aflăm că durata probabilă a societății era de 30 de ani, prelungită după caz. Denumirea oficială românească era

1

2



Societatea de Exploatarea Tramvaielor din Galati si Romania



3

„Societatea de Exploatare a Tramvaielor din Galati si Romania” iar concesiunea fusese legiferată de guvernul Românie si „sanctionată” de regele Carol I la 28 februarie 1899.

Că între societatea gălăteană si cea bucureşteană amintită la început, a existat o strânsă legătură si împletire de interese, ne-o dovedeşte faptul că semnătura primului administrator de pe ambele tipuri de acţiuni gălătene este identică cu cea a primului administrator de pe acţiunea de dividende maro a societăţii „Tramways – Unis de Bucarest”, un anume Ch. Charlien sau Charlieu. Cea roşie are alţi doi semnatari. Pentru ilustrarea unui aspect din activitatea cotidiană a tramvaielor gălătene la începutul secolului XX, prezint în fig. 3 o veche imagine foto a remizei, din păcate de calitate mediocră, însă cu certă valoare documentară. Este o ilustraţie oficială a societăţii aplicată pe carton solid si e singurul document în-

4

numirea românească – „Societatea de Exploatarea Tramvaielor din Galati si Romania – REMISA”, greu lizibilă fiind scrisă cu negru pe fond cenuşiu închis. Putem distinge în prim plan tramvaiele nr. 13 si 14, hala, un turn de răcire cu baza pătrată prevăzută cu un jgheab din lemn de scurgere, alături un coş înalt si mai multe persoane printre care si un copil, în costume de epocă.

Diametral opus faţă de Galati, în nor-vestul ţării, la Oradea, au fost de asemenea emise acţiuni în domeniul feroviar de către „Societatea Tramvaielor Oradea – Mare S.A.”. Pot prezenta în fig. 4 doar titlul cumulativ de 50 de acţiuni a 200 lei fiecare totalizând 10.000 lei, de culoare violetă, eliberată la 1 septembrie 1929. Au existat cu siguranţă si titlurile mai mici de 1, 20 si 25 de acţiuni după cum ne dovedesc prin analogie, piesele care urmează si sunt ilustrate în fig. 5. Acestea sunt

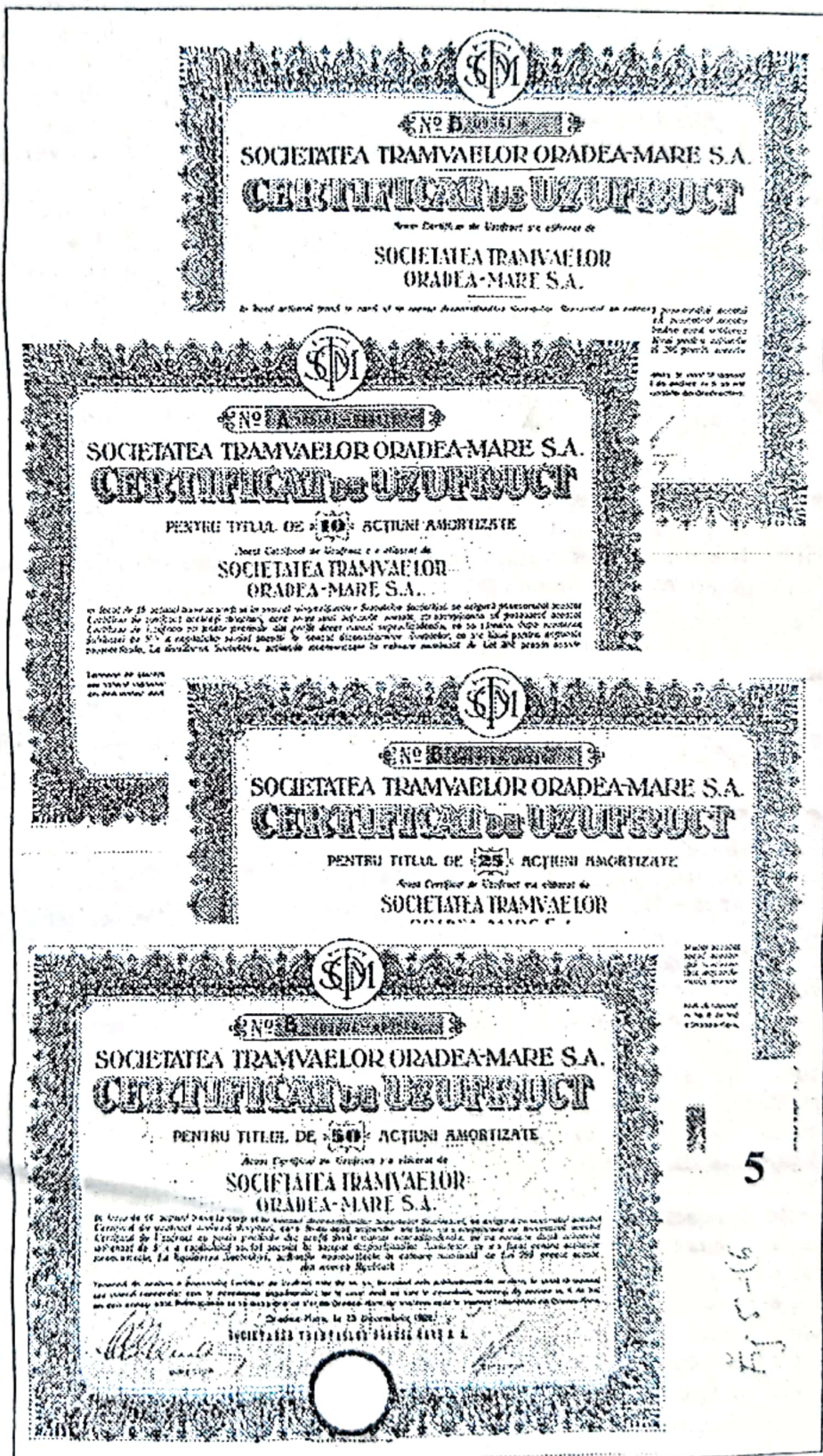
hârtii de valoare care înlocuiesc acţiunile amortizate sau ieşite câştigătoare la tragerile anuale la sorţi si despre care a mai fost vorba în câteva din secvenţele anterioare, acele „Genuss – Schein”-uri pe care le-am tradus cu „certificate de beneficiu” în lipsa unei denumiri româneşti consacrate, nefiind uzuale în vechiul Regat. Probabil, în tradiţia austro – ungară, la Oradea



s-au emis asemenea certificate cu titlul de „certificat de uzufruct”, singurul caz la aproximativ 2.000 de piese diferite întâlnite în cadrul tematicii hârtiilor de valoare românești. Am promis în cadrul serialului că voi prezenta textul românesc original care descrie explicit funcțiunea unui asemenea certificat. Am reprodus mărit în fig. 6 și nu necesită comentarii suplimentare.

Cele 4 certificate poartă aceeași dată de 15 decembrie 1926 și înlocuiesc acțiuni cu valorile corespunzătoare, cu o dată de emisiune anterioară. Atât acțiunea cât și certificatul au grafica analoagă, elementele decorative fiind cizelate pe fondul filigran fiind dominate în centru de roata înaripată pe segmentul de șină. Dimensiunile sunt la toate egale de 30 X 24 cm, coală dublă, fără extras din statute însă cu câte 12 cupoane de dividende plus talonul pentru eliberarea după anul 1938 a unei coli de cupoane, ceea ce însă nu a mai fost cazul, ultimele cupoane fiind detașate în anul 1937. Culorile certificatelor sunt: cel simplu pentru o acțiune este verde pe un fond galben, titlul de 10 acțiuni – albastru pe fond cenușiu, titlul de 25 de acțiuni – albastru pe fond albastrui. Toate piesele au fost tipărite la editura „S.A. A. Sonnenfeld, Oradea - Mare” și sunt prevăzute tot în tradiția austro-ungară, la mijloc în partea inferioară, cu rozeta albă reliefată conținând ca text numele societății și două elemente decorative în cerc perlat.

Lista hârtiilor de valoare feroviare românești este lungă. Mă limitez la cele prezentate și închei ciclul de 10 secvențe cu speranța că am reușit să alcătuiască un compendiu reprezentativ al diferitelor tipuri de documente



CERTIFICAT DE UZUFRACT

Acest Certificat de Uzufract s'a eliberat de

**SOCIETATEA TRAMVAELOR
ORADEA-MARE S.A.**

6

in locul actiunii brașă la sorți și în sensul dispozițiilor Statutelor Societății, se asigură posesorului acestui Certificat de uzufract aceleași drepturi, care le-a avut acțiunea sortată, cu excepțiunea că posesorul acestui Certificat de Uzufract nu poate pretinde din profit decât numai supradividenda, ce va rămâne după scăderea dobânzii de 5% a capitalului social socotit în sensul dispozițiilor Statutelor, ce s'a fixat pentru acțiunile neamortizate. La liquidarea Societății, acțiunile neamortizate în valoare nominală de Lei 200 precin această din averea liquidată.

Termenul de anulare a prezentului Certificat de Uzufract este de un an, începând de la publicarea de anulare, în cazul că cuponul sau totuși cuponul este în posesiunea deținătorului; iar în cazul dacă nu este în posesiune, termenul de anulare va fi de trei ani de la data anulei sale. Publicarea se va face prin un ziar din Oradea-Mare, iar anularea cade la resortul Tribunalului din Oradea-Mare.

Oradea-Mare, la 15 Decembrie 1926.

cu aspectele caracteristice ale acestei tematici. Totodată sper că cititorii și-au putut forma cât de cât o imagine despre un domeniu oarecum vitregit în publicațiile pentru colecționari. Cu hârtiile de valoare s-au realizat bineînțeles și câștiguri, dar o mare parte din ele au ceva comun și anume faptul că documentează nu numai aspecte și etape de dezvoltare economică, ci și investiții, economii și iluzii pierdute ca urmare a crizelor și recesiunilor economice, a falimentelor, a devalorizării catastrofale prin inflație și mai ales prin depozitarea acțiunilor în regimurile dictatoriale din Europa de est după cel de al doilea război mondial, statul acaparând autoritar prin așa numita „naționali-

lizare”, ca bun al întregului popor, bunuri materiale, întreprinderi, instituții, etc, finanțate de populație nu numai de bogătași și speculanți de bursă, ci și de mii de mici acționari, cu economiile personale sau familiare, în speranța unui sprijin la bătrânețe. Doar o mică parte din investițiile de capital au fost recuperate – cele amortizate sau cele ieșite câștigătoare la tragerile la sorți. Numărul extrem de mare de cupoane rămase nedatate dovedesc că nici măcar dividendele propuse nu au corespuns așteptărilor. Deprimant, dureros și trist, dar asta-i realitatea!

prof. Helmut KULHANEK - Germania

FRANCATURI MECANICE

Pitney Bowes – model “DM INFINITY”



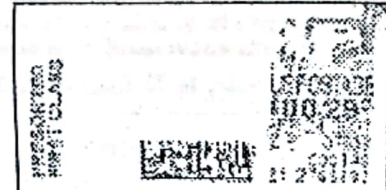
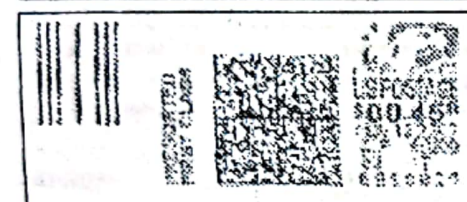
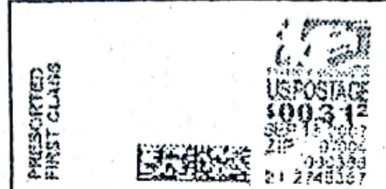
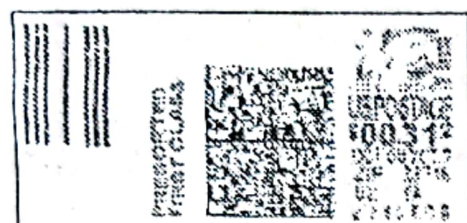
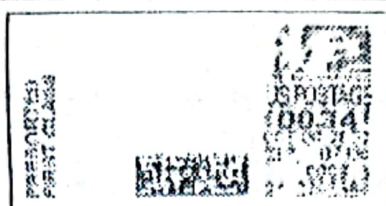
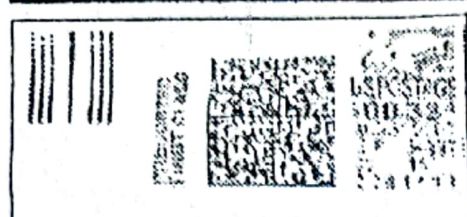
Marea companie americană de fabricare a mașinilor de francat mecanic „Pitney Bowes” este cunoscută în majoritatea țărilor care au introdus acest modern sistem de francare a trimitărilor poștale. Compania a purtat în decursul timpului denumirile:

- Pitney Postal Machine Company 1902 - 1912
- American Postage Meter Company 1912 - 1920

- Pitney Bowes Meter Company 1920 - prezent

Dintre cele peste 100 de modele de amprentare prin francarea mecanică utilizate în lume de către compania Pitney Bowes, în S.U.A sunt cunoscute 16 modele cu denumiri: 5300, 5700, 6500, 6900, A900, Klik Stamp Plus (digital), Klik Stamp Online (digital), DM, DM 300 (digital), Gem (digital), Mailomat, Personal Post Office, Post Perfect (digital), R și U 700 (digital).





Cea mai veche amprentă cunoscută lăsată cu mașina „Pitney Postal Machine Company” datează din anul 1912 având înscrisă localitatea „Washington D.C.”, cu valoarea facială de 1 cent, catalogată astăzi ca având valoarea de 1.000 de dolari.

Începând cu anul 2005 în S.U.A. au fost montate mașinile de francat mecanic Pitney Bowes, noile modele de amprente cunoscute sub numele de „DM INFINITY” având înaintea seriei mașinii, prefixele:

- „02 IA” și „02 IT” cu dimensiunile de 4,9 X 2,6 cm
- „2I” cu dimensiunile de 5,4 X 2,6 cm

Posedând una dintre cele mai mari colecții de amprente de francaturi mecanice din S.U.A. – peste 3.700 de serii de mașini, prezint ca nou-

tate filatelică amprente cu modelul „DM INFINITY”.

Acest model de amprente cu mașinile Pitney Bowes existente în S.U.A. au un mare avantaj economic la consumul de tuș având o suprafață mică de imprimare. El urmează a fi extins și în alte țări aducând multiple beneficii utilizatorilor

În S.U.A. semnalarea existenței acestui modern model a fost făcut în buletinul trimestrial nr. 269 din 2005 al societății „Meter Stamp Society” (M.S.S.).

ing. Mircea PĂTRĂȘCOIU - București

Taxe postale în „euro” pe francaturi mecanice

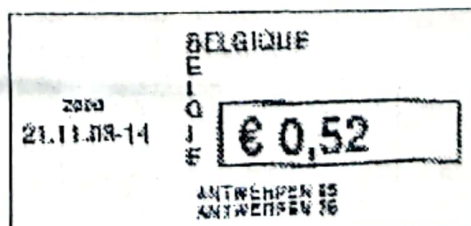


Euro este unitatea monetară europeană adoptată și utilizată în Uniunea Europeană de către 12 țări membre, începând cu 1 ianuarie 1999 și anume: Austria, Belgia, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Italia,

Luxemburg, Olanda, Portugalia și Spania.

Numele acestei monede a fost stabilit ca fiind „euro” de către șefii de state și de guverne la întâlnirea Consiliului European de la Madrid în decembrie 1995. Abrevierea oficială pentru

euro este „EUR” înregistrată la Organizația Internațională de Standarde (I.S.O.). Ca semn pentru euro a fost stabilit un „E” curbat cu două linii paralele orizontale marcate clar la



O amprentă nouă din Belgia, necunoscută în literatura de specialitate, fiind o noutate nesemnaltă

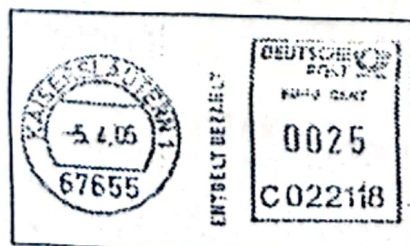
Tipurile de mașini de francat mecanic care au utilizat taxarea poștală în „EUR” sunt în tabelul din partea dreaptă

mijlocul literei. Este inspirat de la litera grecească „epsilon” cu referire la leagănul unității europene dar și la prima literă din cuvântul „Europa”.

În afara celor 12 state amintite mai folosesc această monedă Andora, Monaco, San Marino și Vatican deși nu sunt membre ale Uniunii Europene. Acestea folosesc euro având propriile simboluri naționale pe spatele bancnotelor și monedelor. Pentru România, știrea cea mai recentă legată de utilizarea ca monedă națională în euro o găsim în ziarul „Cotidianul” din 18.05.2006 afirmată de guvernatorul Băncii Naționale a României – Mugur Isărescu: „România ar putea intra în zona euro în 2012 – 2014. Pentru a putea adopta euro, România trebuie să îndeplinească condiții majore legate de nivelul inflației, dobânzilor, cursului valutar, deficitului și datoriei publice.”

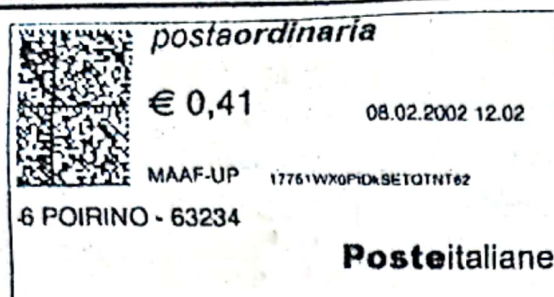
În domeniul activităților filatelice se constată că țările amintite utilizează moneda „EUR” și ca taxe poștale pe diversele trimiteri. Voi face o scurtă prezentare a utilizării acestora pe „francaturile mecanice” de către cele 16 (12 + 4) administrații poștale statale. Din „The International Postage Meter Stamp Catalog” al autorilor Joel A. Hawkins și Richard Stambaugh apărut în anul 2005, regăsim moneda „EUR” pe francaturile mecanice la 10 state după cum sunt prezentate în tabel.

Rezultă lipsa de amprente pentru francaturile mecanice din Finlanda, Grecia, Irlanda și Luxemburg. Filateliștii pot semna astfel de amprente din colecțiile personale contribuind la completarea singurului catalog internațional de acest gen. Ar putea fi posibil ca acestea să se găsească și în cataloagele naționale.



Tipul mașinii de francat mecanic	Țara de origine a companiei	Număr de am-prente în catalog
Neopost	Franța	15
Olivetti	Italia	4
Francotyp - Postalia	Germania	16
Ascom Hasler	Elveția	6
Pitney Bowes	S.U.A.	28
Satas	Franța	10
SMH Alcatel	Franța	2
Secap	Franța	4
Unisys	S.U.A.	3
Siemens	Germania	1
Postalia	Germania	2
Telefrank	Germania	3
Melex	Germania	1
Stampit	Germania	1
Frankit	Germania	1
Hasler	Elveția	3
Frama	Elveția	18
Machine	-	4
Hitech	-	2
Total	-	124

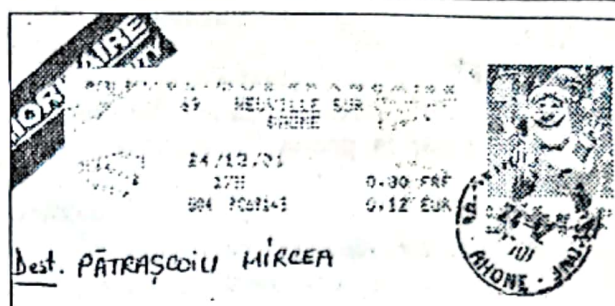
Administrația poștală statală	Primele amprente cu taxare poștală în „EUR”	Tipul și modelul mașinii de francat mecanic
1 - Andora	15.12.1999	Olivetti (digital)
2 - Austria	09.11.1999	Frama „M / E”
3 - Belgia	19.01.1999	Francotyp - Postalia „EFS3000”
4 - Franța	18.02.1999	Unisys (digital)
5 - Germania	02.09.1999	Neopost „Electronic” (Portoprinter)
6 - Italia	12.09.2003	Olivetti „Tecnost” (digital)
7 - Monaco	28.11.2000	Unisys (digital)
8 - Olanda	11.03.2002	Pitney Bowes „Paragon”
9 - Portugalia	13.11.2000	Machine „C” (digital)
10 - Spania	04.02.2002	Pitney Bowes „EasyMail” (digital)



Existența în Italia a unei amprente cu o dată mai timpurie decât cea din catalog și anume 08.02.2002

În afara celor 19 tipuri de mașini de francat mecanic cu 66 de modele de amprente rezultate din cele 124 de amprente publicate în catalogul menționat, doresc să semnez și următoarele aspecte:

- existența în Italia a unei amprente cu o dată mai timpurie decât cea din catalog și anume 08.02.2002 (în imagine)



O francatură mixtă care pe lângă amprenta de francatură mecanică mai conține și o marcă postală din Franța datată în 2001

- o amprentă nouă, necunoscută în literatura de specialitate, fiind o noutate, nesemnaltă până prezent, este în Belgia (în imagine)

- o francatură mixtă care pe lângă amprenta de francare mecanică mai conține și o marcă postală din Franța, datată în 2001 (în imagine)

ing. Mircea PĂTRĂȘCOIU - București

SUBIECTE DIVERSE

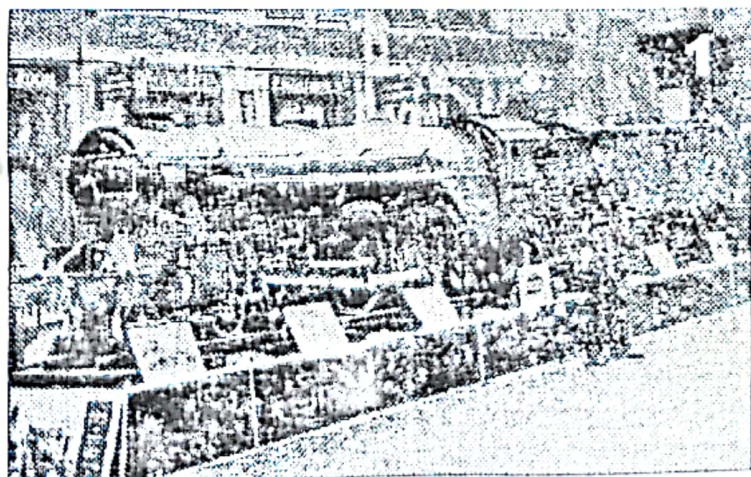
Ecartamentul 381 m (partea a 2-a)



Doi prieteni cu un hobby comun (și cu o avere considerabilă) intră acum în scenă: căpitănelul J.E.P. Howey și contele Louis Zborowski. Nu numai că-i pasiionau cursele de mașini dar îi fascinau și ecartamentul de 381 mm. Ambii au vizitat sistemul de

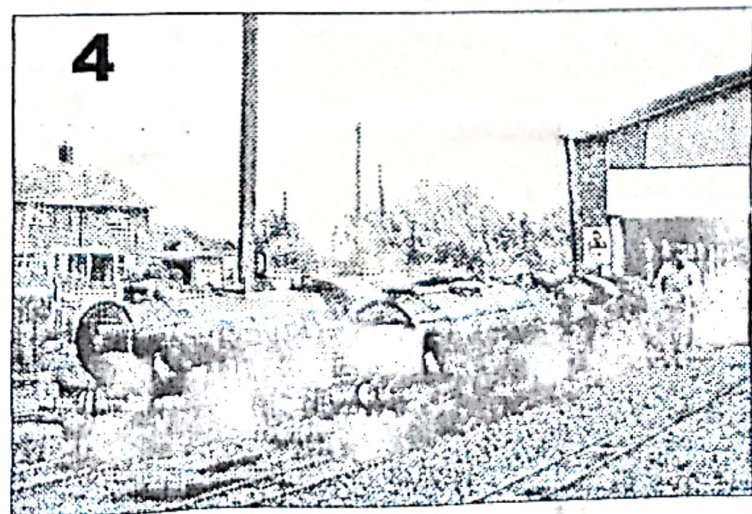
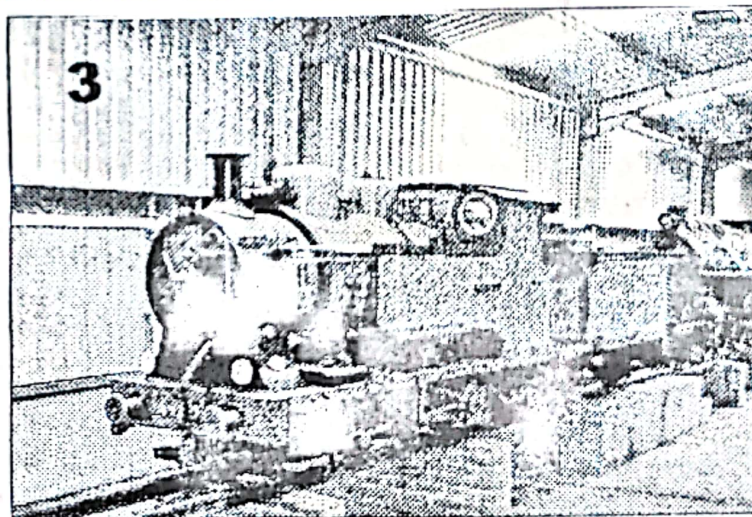
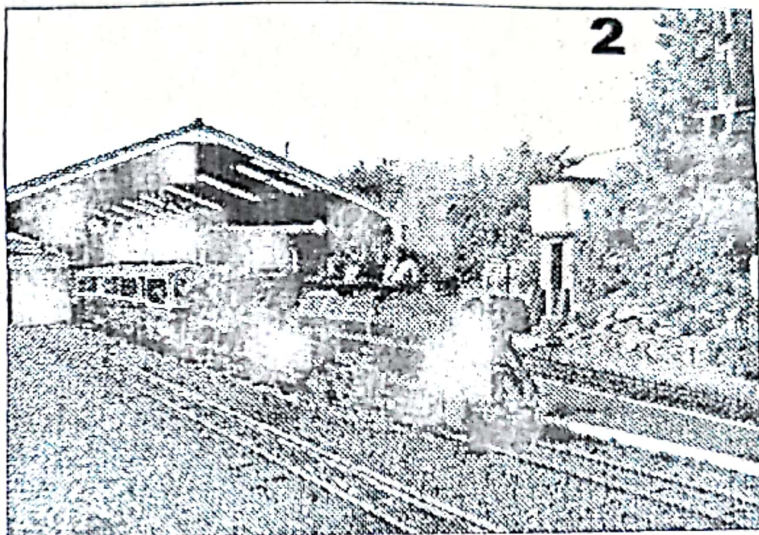
la Ravenglass și intenționau să construiască pe moșiile lor un sistem similar, cu ecartamentul de 381 mm. Contele Zborowski însă a murit într-un accident la o cursă de mașini în 1924 și Howey încă nu începuse construcția liniei pe moșia sa, când s-a trezit cu trei locomotive noi-noute pe care nu avea unde să le folosească! Era obligat să găsească un loc potrivit, un teren mai neted decât cel de la Ravenglass unde locomotivele lui să funcționeze cu o viteză mai mare și unde să fie o afluență mare de turiști. Dacă se puteau transporta și mărfuri, era un avantaj. Așadar, a decis că sudul Angliei ar fi o regiune mai potrivită și în acest fel a luat ființă sistemul

dela Romney, Hythe și Dymchurch. Acest teren este de fapt un câmp întins și mlăștinos lângă Canalul Mânecii dar nu este lipsit de farmec. Era ușor accesibil de la Londra și aproape de mare, deci se puteau atrage destul de mulți turiști plecați în vacanță la mare. Linia cu o lungime de 13,25 Km, a fost deschisă în anul 1927 și funcționa de la New Romney la Hythe via Dymchurch. Și acum surpriza: era o linie dublă! În 1928 linia a fost extinsă până la Dungeness, lungimea totală fiind de 22 Km. Se anticipa că la Dungeness se va extrage pietriș care putea fi transportat pe linie. Sediul com-



paniei, atelierele de reparații și remiza locomotivelor erau situate la New Romney. Căpitanul Howey intenționa să folosească locomotive „machetă”, însă pentru construcția liniei în 1926 a cumpărat de la Krauss München o locomotivă mică 0-4-0 tip „tank” (tender). Aceasta era o locomotivă model industrial și după părerea autorului, destul de atrăgătoare, însă Howey i-a dat numele neplăcut de „THE BUG” (Gândacul) ! Odată ce construcția liniei a fost terminată, locomotiva a rămas nefolosită și în 1933 a fost vândută. După un timp „THE BUG” a fost descoperită într-un depozit de fier vechi în Belfast (Irlanda de Nord) ascunsă sub un morman de fiare vechi. În 1972 a fost transportată la Romney, Hythe and Dymchurch și restaurată la condiția în stare de funcționare. Howey ar fi fost dezamăgit. În 1925-1926 s-au comandat de la Davey Paxman și furnizat 5 locomotive de tipul 4-6-2 (2C1) și 2 locomotive de tipul 4-8-2 (2D1) pentru exploatarea sistemului, locomotivele de gabarit mai mare fiind utilizate pentru transportul de pietriș. Acestea sunt niște mașini splendide și după cum se poate observa din ilustrațiile incluse, sunt asemănătoare cu „Pacificurile” tip „Flying Scotsman” ale companiei LNER. În 1931 s-au mai comandat încă două locomotive 4-6-2, de data aceasta de la firma Yorkshire Engine Co. și aparent, semănau cu locomotivele canadiene. Acestea au constituit parcul liniei principale până la sosirea în 1976 a încă unui exemplar de tipul 4-6-2, una din cele trei locomotive construite de Krupp în 1937 pentru o expoziție la Dusseldorf (celelalte două au fost aduse tot în Anglia în 1976). De atunci s-au mai adăugat în 1983 și 1989 alte două exemplare de locomotive mari diesel - 112 HP B-B. În perioada dintre cele două războaie sistemul s-a oferit să ofere un serviciu regulat atât pentru turiștii ocazionali cât și pentru persoanele care își petreceau vacanța în taberele din zonă. Deasemenea, traficul de pietriș aducea un venit apreciabil. Războiul a produs multe schimbări căilor ferate deoarece ca linie de front principală nu a scăpat atenției Armatei Britanice și nici a Companiei Aeriene Ger-

mane - Luftwaffe ! De fapt, toată linia a fost achiziționată de Armata Britanică care a folosit-o pentru transportul trupelor și a echipamentului la punctele de apărare a țărmurilor Marii Britanii și chiar a fost construit un tren blindat care să transporte arme antiaeriene – pe





ecartamentul de 381mm ! În felul acesta s-a realizat măcar una din intențiile originale ale lui Heywood. Se spune că în timpul ostilităților ar fi fost împușcat și doborât unul dintre avioanele inamice ! De asemenea, pe această linie s-a transportat secțiuni ale binecunoscutei conducte PLUTO (Pipe Line Under The Ocean - conductă instalată sub Marea Mânecii) care a fost folosită după D-Day (ziua stabilită invaziei Normandiei) la transportul carburanților din Anglia în Franța. Odată cu restaurarea păcii în anul 1946 s-a redeschis fără întârziere traficul de pasageri de la Hythe la New Romney urmata de deschiderea restului liniei în anul 1947. Deasemenea, s-a stabilit și un trafic intens de pietriș necesar pentru reconstrucțiile postbelice dar în 1951 acesta a fost înlocuit cu transportul rutier.

În anul 1957 Majestatea Sa Regina a vizitat acest traseu feroviar împreună cu Ducele de Edinburgh și cu cei doi copii, Prințesa Anne și

Prințul Charles. Totuși lucrurile nu erau în ordine: Howey era încă la conducerea companiei și era necesar înlocuirea echipamentului foarte uzat și efectuarea de reparații urgente. Howey a rămas singur la conducere până la moartea sa în 1963 când întregul sistem a fost vândut unui grup cu interese diverse, inclusiv investitori serioși și în 1972, câteva mii de contribuabili aparținând grupului de simpatizanti ai căilor ferate, au devenit acționari. Ca urmare a început cu seriozitate înlocuirea șinelor și al dotărilor, locomotivele au fost reparate iar mai recent, cum am menționat mai sus, au fost achiziționate locomotive noi.

Totuși, locomotivele originale au rămas în stare de funcționare sau în reparații. S-au construit vagoane noi, inclusiv un vagon-bar unde se servesc băuturi răcoritoare, calde și alcoolice. Această linie a început o viață nouă ! Trenurile circulă tot timpul anului, fiind un program minim în lunile de iarnă și până la 14 trenuri dus-întors pe zi în lunile de vară. Programul de iarnă include un tren cu o locomotivă diesel care funcționează numai în zilele lucrătoare și care transportă școlari de la Dymchurch la Hythe. Trebuie să fie o mare plăcere să începi ziua de școală călătorind cu un tren pe un ecartament de 381 mm. Ne închipuim ce se petrece în spațiul oarecum restrâns din micile vagoane...! Numărul de pasageri ce călătoresc pe această linie este în jur de 200.000 pe an și din nou se poate afirma că viitorul acestui sistem feroviar este asigurat.

Să-i urăm viață lungă în continuare !



Lista ilustrațiilor:

- 1) HURRICANE (URAGANUL) „Pacific” (dar cu o placă de la SOUTHERN MAID) expusă la stația Waterloo, Londra în ianuarie 1947. După o c.p.i publicată de Ian Allan Ltd.
- 2) Krupp „Pacific” - BLACK PRINCE (PRINȚUL NEGRU) se pregătește să plece din New Romney, 1 iulie 2007. Foto: Jim Ballan-tyne

- 3) „THE BUG” (GÂNDACUL) în re-miza de la New Romney, 1 iulie 2007. Foto: Jim Ballantyne

- 4) Remiza New Romney cu HERCULES 4-8-2 (stânga) și „Pacific” SOUTHERN MAID (dreapta), 1 iulie 2007. Foto: Jim Ballantyne

- 5) „Pacific” TYPHOON sosește la New Romney, 1 Iulie 2007. Foto: Jim Ballantyne

- 6) „Pacific” în stil canadian, WINSTON CHURCHILL la Hythe, 30 iunie 1981. Foto: Jim Ballantyne

Jim BALLANTYNE – Marea Britanie

Recorduri feroviare de viteză (II)

În plină glorie a locomotivei cu abur la care încă nu se stabilise recordul absolut, apare un nou sistem de tracțiune – cel cu motoare termice care pe lângă avantajele tehnico – economice față de locomotiva cu abur, vizează și viteze mai mari de circulație decât aceasta.

Se construiește în Germania o ramă - automotor echipată cu două motoare diesel a câte 400 CP, ramă care este botezată cu o denumire care va fi preluată și de alte vehicule care tind să stabilească noi recorduri de viteză. Automotorul este denumit „Hamburghezul Zburător” (Fliegende Hamburger) și a circulat la 15 mai 1933 între Berlin și Hamburg atingând pe unele porțiuni viteză maximă de 160 km / h. Egalase recordul locomotivei cu abur engleze „City of Truro” stabilit la 9 mai 1904 și cu puțin sub cel stabilit de locomotiva „999” a companiei americane York Central & Hudson River Railway la 9 iunie 1893.

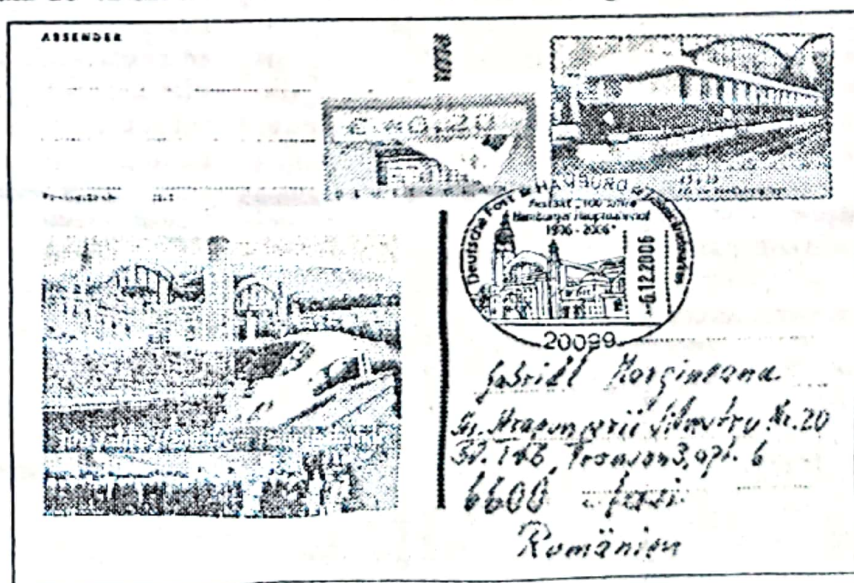
Rama automotorului „Hamburghezul Zburător” era de tipul 1B1 – 1B1 (două vehicule cuplate), avea transmisie electrică. La greutatea de 101 to (alte surse 74,4 to), avea o capacitate de 102 locuri și o lungime totală de 42 m. A fost construit de firmele germane Wumag, Maybach și Siemens – Schucker – Werke în anii 1931 – 1932. De notat că viteză medie realizată pe cei 277 de km care despart Berlinul de Hamburg a fost de cca 120 km / h (sunt mici diferențe între sursele consultate).

Imaginea automotorului apare pe marca poștală germană în valoare de 25 pfg din seria emisă în anul 1935 care a marcat aniversarea centenarului căilor ferate germane. Tot pe mărci poștale am identificat-o în emisiunea din anul 1985 din

Tuvalu (valoarea de 65 c) și în emisiunea din anul 1982 din Grenada (valoarea de 90 c). Apare și pe o piesă semiilustrată din Germania - în semiilustrație, marca poștală emisă în anul 1935 cu acest automotor, pe care o redau în copie pe copertă.

Ca un divertisment – apare „Olandezul Zburător”, evident în Olanda, în anul 1934 – 1935 dar atinge viteza doar de 140 km / h. Era echipat tot cu motoare germane Maybach și avea transmisie electrică.

În schimb, Franța ridică recordul de viteză la rame cu motoare termice folosind motoare cu benzină. Automotorul purta numele proiectantului și constructorului - Bugatti. Inventatorul Ettore Bugatti a realizat această ramă articulată cu un design mai aparte, cu o formă aerodinamică mai accentuată ca a celui german, partea din față fiind sub formă de unghi pe toată lățimea ramei. La 12 ianuarie 1935 o primă variantă a automotorului Bugatti a Companiei

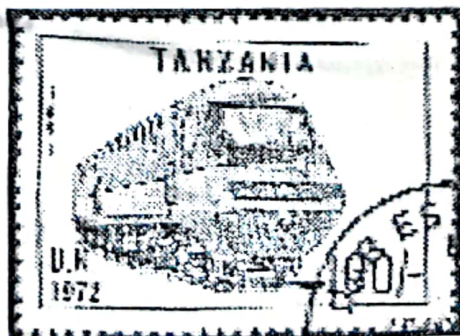




Franceze de Căi Ferate de Stat (ETAT) a circulat pe linia dintre Conneré și Le Mans atingând viteza maximă

de 192 km / h pe o porțiune de linie de cca 10 km, viteză cronometrată cu echipament electric. O altă variantă a automotorului a stabilit un record pentru viteza medie la lung parcurs, parcurgând cei 504 km care despart orașele Paris și Strasbourg cu o viteză medie de 144 km / h (în 3 ore și 30 de minute), atingând între Nancy și Chalons 181 km / h. Automotorul Bugatti s-a apropiat de recordul de viteză stabilit de locomotiva cu abur Atlantic aparținând companiei americane Pensylvania Rail Road de 200 km / h din anul 1905.

Automotorul Bugatti a fost construit în mai multe variante – o ramă cu două vehicule cu câte un motor de 200 CP fiecare, o ramă cu două vehicule cu două motoare fiecare de câte 200 CP și cu trei vehicule cu puterea totală de 800 CP. A mai fost construit și un automotor tip „Prezidențial” (Présidentiel) cu 4 motoare cu putere totală de 800 CP care a stabilit recordul de 196 km / h. Acesta avea o lungime de 23,16 m peste tampoane. Motoarele erau amplasate la mijlocul automotorului și cabina mecanicului era amplasată tot pe mijlocul vehicolului, ridicată peste nivelul acoperișului cu 550 mm, lățime de 970 mm, cu vizibilitate de 360 grade. De o parte și alta a sălii motoarelor era câte un compartiment deschis cu câte 42 de locuri iar cele două boghiuri aveau câte 4 osii. Automotorul este în prezent expus la Muzeul din Mulhouse. Nu am întâlnit imaginea acestui vehicul mai deosebit pe vreo piesă filatelică (marcă poștală, c.p.i., întreg sau plic ocazional) – posibil să fie vreo c.p.i. emisă de muzeu unde este expus.



Între timp în Germania se lucra la alte variante ale automotorului „Hamburghezul Zburător” și varianta articulată aerodinamică formată din 3 vehicule cuplate construite de firma Linke – Hofmann – Werke – Breslau a stabilit un nou record de viteză la acest tip de mijloc de tracțiune. Era echipat cu două motoare diesel tip Maybach de câte 600 CP fiecare, cu transmisie electrică, lungimea totală de 60,15 m, fiind de tipul 2B – B2 fiecare vehicol, cunoscut și sub notația VT. 137.234. Circulând pe relația Berlin – Hamburg la 17 mai 1936 între stațiile Ludwigslust și Wittenberge a atins viteza de 203 km / h depășind „bariera” de 200 km / h la care ajunsese recordul stabilit în anul 1905 de către locomotiva cu abur amintită anterior. Probabil că linia Berlin – Hamburg era amenajată pentru probe pentru că doar peste 4 luni, la 11 mai 1936, locomotiva cu abur germană, carrenată - 05.002 a stabilit recordul de viteză pentru acest tip de locomotivă - 200,4 km / h.

Până la începerea celui de al doilea război mondial recordurile de viteză a locomotivelor cu abur și a ramelor cu motoare termice vor fi apropiate de valoarea de 203 km / h ca urmare a faptului că locomotiva cu abur engleză „Mallard” a stabilit recordul absolut la 3 iulie 1938 (prezentat în episodul anterior). Automotorul VT.137.234 avea o formă asemănătoare cu cea a „Hamburghezului Zburător” și personal nu am întâlnit vreo piesă filatelică care să-l aibă în imagine (nu exclud posibilitatea unei c.p.i.).

În perioada războiului și apoi în cea de refacere a distrugerilor provocate în operațiunile militare, au fost preocupări de a readuce materialul rulant cel puțin la nivelul anilor de debut al războiului astfel că abia în anul 1973 se consemnează stabilirea unui nou record de viteză a unui tren remorcat cu locomotivă diesel și transmisie electrică. Marea Britanie revine în prim plan din acest punct de vedere, prin stabilirea vitezei – record de 230,1 km / h cu trenul denumit „High Speed Train” (H.S.T.) – Tren de Mare Viteză. La data de 12 iunie 1973, la probele efectuate pe distanța dintre North-

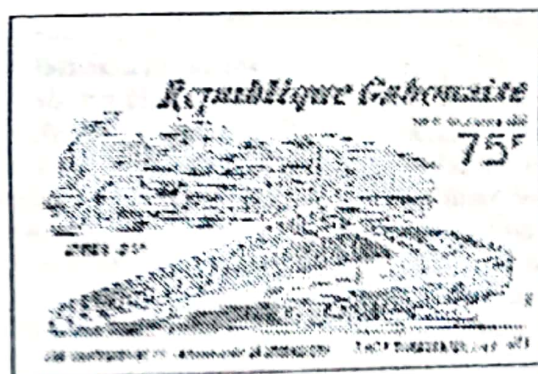
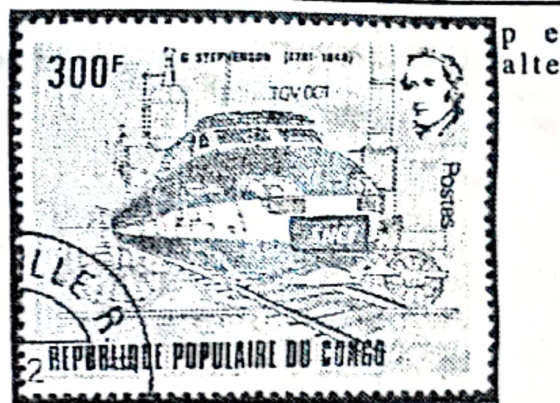
allerton – Thirsk trenul având în compunere câte o locomotivă diesel tip Bo + Bo la capete care încadrau 8 vagoane pe boghiuri cu câte două osii fiecare, a atins această viteză.

Imaginea trenului H.S.T. englez am regăsit-

o pe o marcă postală dintr-o emisiune din anul 1999 din Bhutan (valoarea de 10 n), în emisiunea din anul 1989 din Congo, pe mărcile postale cu valoare de 10 c și 40 c din emisiunile din anul 1974 și respectiv 1976 din Liberia și în emisiunea din anul 1991 din Tanzania (valoarea de 100s).

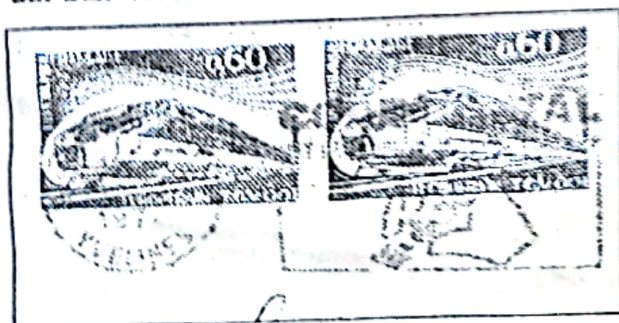
După stabilirea recordului cu trenul englez de mare viteză, s-au introdus în circulație în anul 1975 trenurile denumite „InterCity” care circulau cu viteza maximă de 200 km / h

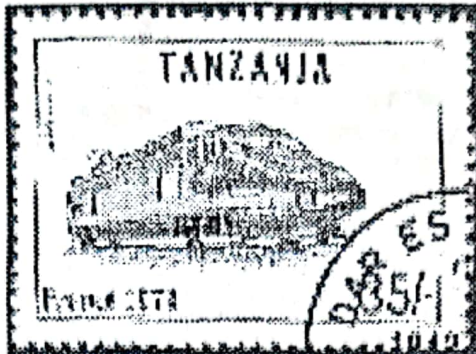
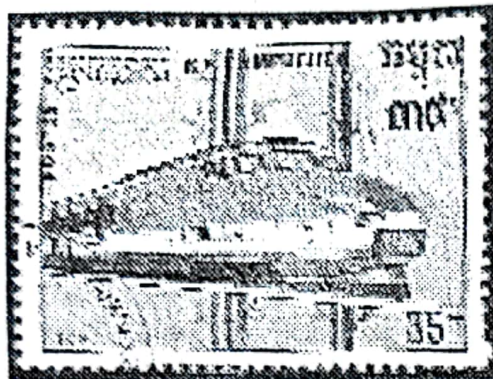
La concurență pentru stabilirea unor noi recorduri feroviare de viteză, intră și alte vehicule cu sisteme de tracțiune diferite de cele până acum. Chiar în anii de după încetarea războiului, a început construcția locomotivelor cu turbine cu gaze, sursa primară de putere fiind tot un motor termic. Pentru început acestea se construiau pentru remorcarea trenurilor de marfă, cu tonaj mare la care nu se cere o viteză mare de circulație. State precum Elveția, Franța, Cehoslovacia, Canada, URSS, SUA construiesc astfel de locomotive cu putere mare, dar Departamentul de Transporturi al SUA a construit în anul 1968 un turbotren sub formă de ramă, care a circulat cu viteza maximă de 270 km / h – record prim pentru acest sistem de tracțiune feroviară. Rama avea 4 turbine cu gaze a câte 380 kw fiecare. Datele constructive care le-am regăsit sunt în termeni tehnici de specialitate și am considerat că nu oferă o imagine clară pentru colecționarul obișnuit. Am regăsit imaginea acestui turbotren pe marca postală de 1,5 d din emisiunea din anul 1995 din San Vicent. Consider că ar mai putea fi și



mărci (nu numai acest vehicul) dar în cataloagele tematicii feroviare nu sunt totdeauna precizări ale vehiculelor ce apar în imaginile mărcilor postale și sunt greu de stabilit după imaginea micșorată.

Se extinde tracțiunea electrică care prezintă avantaje superioare tipurilor de locomotive folosite în tracțiunea trenurilor de până în anul 1970, an după care construcția locomotivelor cu turbine cu gaze intră în declin. Și totuși, Franța revine cu un nou record la tipul de locomotive cu turbine cu gaze. S.N.C.F. (Societatea Națională a Căilor Ferate Franceze) a realizat în cadrul unui program, construirea așa denumitului „Turbotrain T.G.V.” notat și T.G.V. – 001 cu care a început să se facă probe în anul 1972. Este construit de firma Alsthom din Belfort care îi creează o formă aerodinamică mult pronunțată, propulsia fiind asigurată de 4 turbine cu gaze de câte 940 kw și cu transmisie electrică. Turbotrenul avea 5 vagoane din care cele de capete erau motoare și avea o lungime totală de 92,9 m cu o greutatea de 192 to. La probele din 8 decembrie 1972 cu acest tren pe linia de cale ferată dintre Lamothe și Morcenx (Landes) a depășit de mai multe ori viteza de 300 km / h, stabilind recordul de 318 km / h care se menține și în prezent pentru tracțiunea cu motoare termice. În anul 1973 s-au construit în serie câteva rame la care vehiculele motoare





aveau câte o turbină cu puterea de 820 kw iar în cele trei rame erau 280 locuri. Lungimea totală era de 129 m și greutatea de 225 to și putea circula cu viteză maximă de 200 km / h. În piesele filatelice turbotrenul francez este ilustrat în primul rând în emisiunea franceză formată dintr-o singură marcă poștală cu valoarea de 0,6 f din anul 1974 care marchează această realizare tehnică. Apoi am întâlnit-o în emisiunea din anul 1997 din Ciad (valoarea de 400 f), în emisiunea din anul 1989 din Capucichia, în emisiunea din 1981 din Gabon (valoarea de 75 c), din Grenada în anul 2000 (valoarea de 15, d), din Madagascar 1999 (valoarea de 1700 f), din Mali în anul 1980 (valoarea 480 f) și din Monaco în anul 1972 (valoarea de 0,5 f) – aceasta din

urmă chiar în anul stabilirii recordului, înaintea țării de origine – Franța.

S-a deschis era trenurilor de mare viteză construite și circulate în Franța.

Apare la concurență tracțiunea electrică când încă în tracțiunea

cu motoare termice nu se atinsese apogeul în ceea ce privește recordul de viteză. Dar descrierea evoluției acestei concurențe ilustrate filatelic, în următorul episod.

(va urma)

ing. Gabriel MĂRGINEANU – Iași

Bibliografie:

- Popescu, Ilie - Căi ferate. Transporturi clasice și moderne, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1987
- XXX, Catalogo de Sellos Tematicos, Domfil, ediția a doua, Madrid, 2002
- XXX, Trains de legende, offert par les Editions ATLAS, Paris (album)

FILATELIA FERVIARĂ ÎN EUROPA

Ungaria

VASÚTFILA nr. 1/ 2008 martie

Pe coperta I-a sunt urările pentru Sărbători. Fericiți cu ocazia Sfințelor Sărbători de Paște pe care colegii filатели feroviari din Ungaria le-au sărbătorit pe 23 martie 2008 după care se prezintă amprenta ștampilei ocazionale la aniversarea de pe data de 24 aprilie 2008, a 150 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Püspökladány – Oradea

pag. 1 – Anunț, ofertă de literatură feroviară - cărți despre istoria MÁV-ului, despre gări renumite, despre locomotive, vagoane.

pag. 2 – Insistență multă către Poșta Maghiară pentru a aproba o ștampilă înaintată pentru aprobare în 2007 pentru o aniversare care din motive obiective nu a mai avut loc, dar care ștampilă reactualizată urmează a se folosi ca ștampilă ocazională la aniversarea a 150 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Püspökladány – Oradea pe 24.05.2008. Se mai prezintă un „timbru personalizat” care constă dintr-un



timbru+vignetă (cu o locomotivă cu abur pentru căi ferate înguste) realizat pentru evenimentul din perioada 22 - 25 mai 2008 de la Gyöngyös - a 4-a Expoziție Filatelice cu tematică feroviară și 25 de ani de existență a Grupării Colectoarelor de Motive Feroviare (M.V.Gy.Sz.) ca o grupare filatelice independentă în cadrul Mabeosz (Federația Filatelice din Ungaria).

pag. 7 - Pentru „Orient Express” este viitoarea șampilă ocazională care se va realiza în toamnă cu ocazia aniversării a 125 de ani de la circulația vestitului tren pentru prima dată, șampilă care probabil va avea pe amprentă cunoscuta emblemă existentă pe vagoanele care compuneau acest tren.

pag. 8 - Noi realizări de c.p.i. color cu locomotive, vagoane în luna martie 2008 (de la nr. catalog 848 - 869) - o ofertă destul de mare ținând cont că o serie de c.p.i. se realizează în minim 300 de exemplare.

pag. 9 - Gyöngyös - luna mai 2008 - noi precizări în legătură cu expoziția filatelice și al 42-lea Congres al Filateliștilor Feroviari din domeniul Căilor Ferate - Eisenbahn Motivegruppe:

- „timbrul personalizat” care pe vigneta are locomotiva de cale îngustă „GYÖNGYI” și care circulă în prezent cu trenurile nostalgice pe Mátravasút, linia îngustă din zonă.

- pe 23 mai 2008 va funcționa un Oficiu Poștal al Poștei Maghiare în cadrul Centrului Cultural MÁTRA pentru a deservi momentul filatelic aniversat.

pag. 10 - La semicentenarul numerelor buletinului „FILATELISTUL FERROVIAR” un articol laudativ, de felicitare a revistei noastre pentru exemplarul „full color” nr. 50 - 1 / februarie 2008, revistă apreciată pentru aspect și conținut cu mențiunea expresă a rubricii permanente „Filatelia Feroviară în Europa” - Ungaria.

pag. 11 - Altă referire la filatelia feroviară din România - este reprodus întregul poștal cod 100 / 2007 - Centenarul Clubului de fotbal C.F.R. Cluj și șampilă ocazională realizată de A.F. Cluj Napoca cu această ocazie.

pag. 12 - Este reprodus un plic ocazional realizat de colegii filateliști feroviari din Ungaria cu ocazia aniversării a 140 de ani de la inaugurarea poștei ambulante pe calea ferată, plic special care pe lângă timbrele de poștă și șampilă ocazională are aplicat și un timbru fără valoare realizat special pentru acest eveniment: Poșta Ambulantă Regală.

pag. 13 - Se prezintă câteva date calendaristice, aniversare ale MÁV -lui în cursul anului 2008 care ar fi demne de marcat și din punct de vedere filatelic, prin realizarea de șampile ocazionale, plicuri speciale, c.p.i., maxime. Se așteaptă propuneri concrete pentru machetare, sponsori, sprijin financiar pentru materializarea lor efectivă.

Pe coperta a II-a se redă imaginea unui plic special realizat în 2007 cu ocazia aniversării a 125 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Budapesta - Dombóvár - Szentlőrincz.

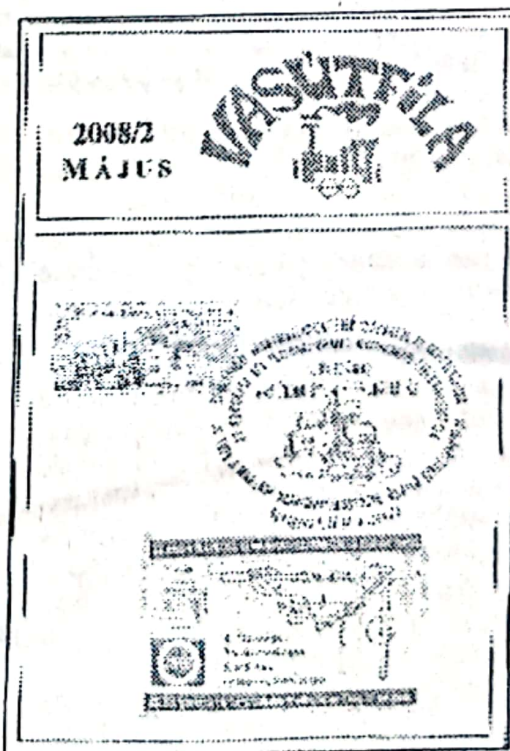
VASÚTFILA nr. 2/ 2008 mai

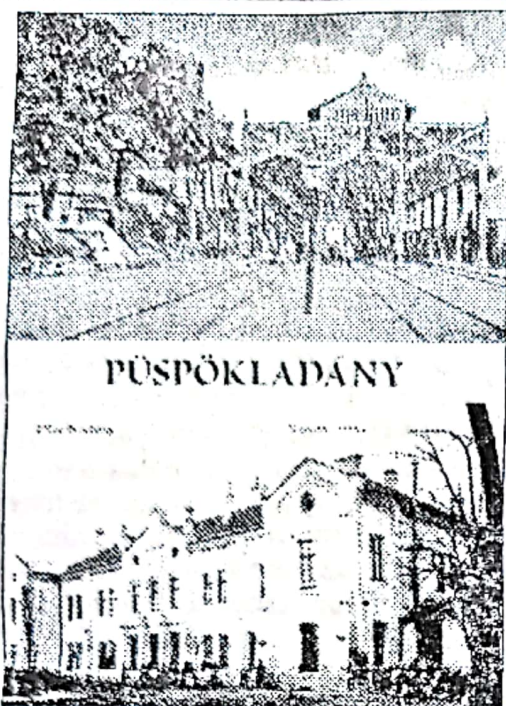
Acest număr conține aproape în întregime articole și imagini consacrate evenimentelor, momentelor aniversare din perioada 23 - 26 mai 2008 din localitatea Gyöngyös din Ungaria.

Pe coperta I-a color sunt prezentate trei din piesele realizate de colegii filateliști feroviari pentru momentele lor aniversare:

- timbru fără valoare care reprezintă o locomotivă cu abur de cale îngustă suprapusă pe o imagine foto din localitatea Gyöngyös cu textul: cea de a 4 -a expoziție filatelice feroviară națională - Gyöngyös, mai 2008.

- șampilă ocazională care are pe amprentă schematic locomotiva cu abur de cale îngustă „Gyöngyi” și text cu evenimentele marcate: 25 de ani a grupării filatelice feroviare din Ungaria





C.p.i. realizată de firma P.P.P. din Ungaria, editată de Nostpress Kft. - Budapest, cu ocazia aniversării a 15 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Püspökladány - Oradea din 24.04.2008

- V.M.Gy.Sz., cea de a 4-a expoziție filatelice feroviară națională și al 42-lea Congres al Asociației Internaționale Motivegruppe Eisenbahnwesen (Germania)

- vigneta care reprezintă sigla grupării filatelice feroviare din Ungaria (două cuple dintre vehiculele feroviare) cu text aferent celor trei manifestări de la Gyöngyös.

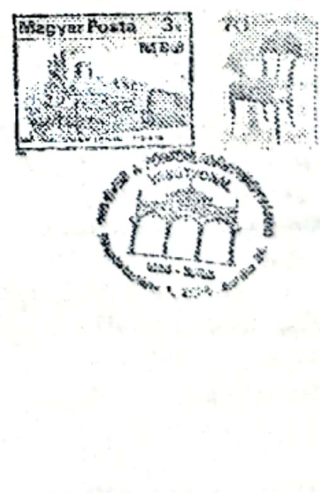
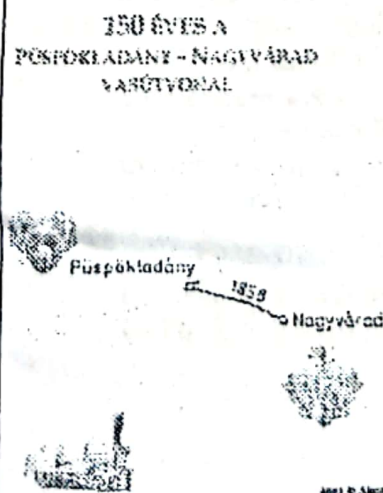
În cuprinsul revistei sunt articole ample cu referire strictă la aceste manifestări:

„De 25 de ani pe sine” – articol în care pe parcursul a 6 pagini, președintele grupării filatelice feroviare, domnul Parragh Petér, prezintă activitatea grupării filatelice -V.M.Gy.Sz. care a fost înființată în 1983 ca o grupare filatelice tematică independentă în cadrul Maheosz. Pe parcursul celor 25 de ani de activitate V.M.Gy.Sz. a organizat 4 expoziții filatelice naționale cu tematică feroviară. Membrii ei au participat cu succes la expoziții interne și internaționale. Au organizat aniversări ale unor linii de cale ferată ale M.A.V.-ului, ocazii când s-au realizat ștampile ocazionale, ștampile complementare, plicuri speciale (ocazionale), c.p.i., maxime, timbre fără

valoare, cartoane filatelice și alte piese para-filatelice apreciate de filателиi feroviar din Ungaria. Este menționată expres „poșta ambulantă”, segment de filatelie apreciat de colegii filателиi feroviar și prezentarea unui vagon poștal vechi de peste 100 de ani restaurat, care a circulat și a funcționat în compunerea trenului special cu ocazia ani-versării a 150 de ani a M.A.V.-ului. Se întrețin relațiile de colaborare și schimb cu asociații fi-latelice feroviare din Austria, Cehia, Germania, România (cu detalii concrete despre colaborarea de peste 12 ani și despre câteva piese filatelice realizate în comun) care au contribuit la diversificarea activităților filatelice și a pieselor filatelice achiziționate. Apariția de peste 15 ani a buletinului informativ „VASÚTFILA” a contribuit la buna desfășurare a activității grupării filatelice feroviare publicând informații despre apariții de piese filatelice, momente aniversare, expoziții colaborarea cu Poșta Maghiară, cu M.A.V.-ul.

„Internationalen Motivegruppe Eisenbahnwesen (IME)” este un articol semnat de Szentgáli Adám care prezintă pe larg gruparea de colecționare de tematică feroviară înregistrată legal în Germania dar care fiind grupare internațională are și membri din alte țări: Austria, Elvetia, Olanda, Slovacia, Ungaria. Membrii ei plătesc anual o cotizație modestă care în mare acoperă costurile de tipărire și expediere a buletinului informativ „Der Eisenbahn – Motiv – Sammler” și apare odată la două luni, primit de fiecare membru. Conținutul revistei este prezentat și în buletinul nostru „FilateListul Feroviar”. Anual are loc un Congres care se organizează în lunile mai – iunie, care are dublu

Plic ocazional realizat cu ocazia aniversării din 24.04.2008 a liniei de cale ferată Püspökladány - Oradea - 150 de ani de la inaugurare



scop: desfășurarea adunării generale la care în mod obișnuit participă 30 – 40 din membrii cu activitate intensă. Adunarea generală se organizează în diferite localități din țări diferite, dând prilejul unor întâlniri amicale, vizitarea zonelor turistice prin călătoria cu trenuri speciale pe trasee a căilor ferate înguste din zonă, schimburi filatelice la care participă și filатели localnici. Pentru prima dată se organizează în Ungaria un astfel de Congres al EMI - al 42-lea, astfel că aniversarea a 25 de ani de existență a grupării filatelice a colegilor filатели feroviari din Ungaria are o amploare mai mare.

Se prezintă apoi ce piese filatelice și para-filatelice vor exista de la manifestările de la Gyöngyös în mai 2008: timbre personalizate, vignete, timbre fără valoare, plicuri ocazionale machetate de Almási Zoltán și Szöke Zoltán, cartoane filatelice aniversare machetate de Almási Zoltán, ștampila ocazională, ștampila complementară (de bord) - trei din acestea sunt prezentate pe coperta I-a).

Pe data de 23 mai 2008 Poșta Maghiară va fi prezentă cu un ghișeu poștal, cu timbre, produse filatelice și ștampila de zi, ghișeu poștal care va funcționa la Casa de Cultură din localitate între orele 9,00 – 11,00 precum și după a-

miaza la inaugurarea expoziției, pentru ștampilarea pieselor filatelice ce se realizează cu această ocazie.

Pe o pagină separată este prezentată lista celor 23 de exponate la expoziția filatelică de la Gyöngyös. Filатели din România sunt prezenți cu: „Filatelistul Feroviar” – ing. Gabriel Mărgineanu la clasa „literatură filatelică”, „Filatelie feroviară în Ardeal” – ing. Tiberiu Lőrincz la clasa „open” și „Locomotive cu abur” – Gheorghe Căpitanu la clasa „cartofilie”.

Pe coperta a II-a color este prezentată macheta cartonului filatelic care va fi completat cu timbre poștale, timbre fără valoare, ștampila ocazională și ștampila complementară (de bord) constituind o amintire frumoasă de la aniversarea a 25 de ani de existență a grupării filatelice feroviare din Ungaria – V.M.Gy.Sz.

Pe copertile interioare sunt reproduse 2 plicuri speciale cu ștampile ocazionale realizate separat de către AFFR și VMGSz cu ocazia aniversării a 150 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Püspökladány - Oradea la 24 aprilie 2008.

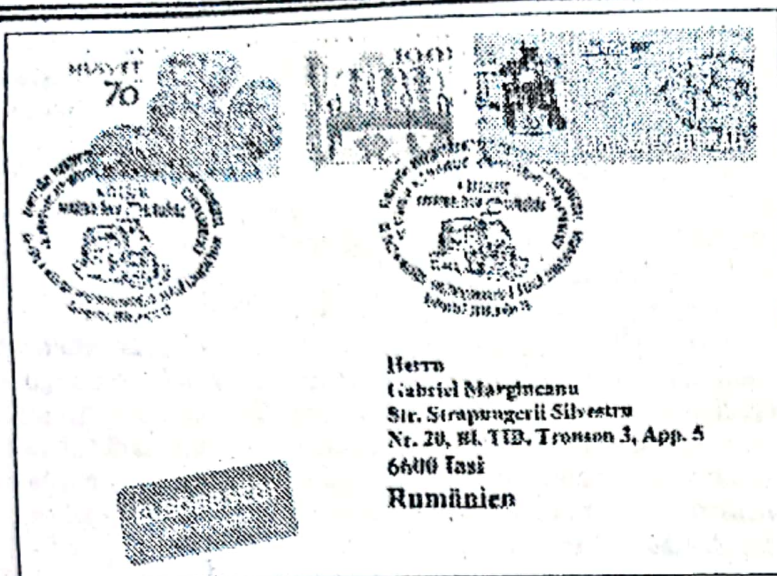
(recenzii - ing. Tiberiu Lőrincz
- Satu Mare)

Germania

„DER EISENBAHN – MOTIV – SAMMLER” Nr. 191

Pe copertă sunt redată imaginile color a două litografii: vedere cu gara Thieder în anul 1899 și vedere cu 4 imagini din Unterlüss din care una este cu gara din anul 1898. Franz Blazek semnează un prim studiu istoric despre linia de cale ferată de est cu referire la cea din Polonia în timpul ocupației de către Germania din anul 1939 și până în anul 1944. Sunt redată imaginile a mai multor piese cu ștampile din acei ani din localitățile poloneze, o hartă a căilor ferate care fac subiectul documentarului precum și locomotive cu abur care circulau pe respectivele linii care sunt în imaginile de pe mărci poștale din Polonia, Germania și alte țări. Citez încheierea autorului al acestui studiu: „Ar trebui să dea de gândit totuși că atâția ocupanți cu funcții înalte la calea ferată din est care au provocat și întărit mizeria care a lovit poporul polonez, nu au fost trași la răspundere după cel de al doilea război mondial!”. Peste fluviul Yangtse care este cel mai lung din China – 5.800 km, care izvorăște din platoul Qinghai –





Heim
Gabriel Margineanu
Str. Strapungarii Silvestru
Nr. 20, Bl. TIB, Tronson 3, App. 5
6600 Iasi
Rumânien

Plicul ocazional de la Congresul al 42-lea al asociației filateliștilor germani care s-a desfășurat în Ungaria odată cu aniversarea a 25 de ani a grupaării filateliștilor tematicien feroviari maghiari din mai 2008

Xizang și se varsă la Shanhai în Marea Chinei, sunt podurile de la Wuhan și Nanjing cu o arhitectură impozantă a căror imagine apare și pe mărci poștale emise în China. Câteva date despre aceste lucrări de artă ne sunt prezentate de același autor – F. Blazek care semnează și articolele în care prezintă: personalitatea lui Richard Trevithicks la aniversarea a 175 de ani de la realizarea locomotivei cunoscute, personalitatea lui Rudolf Diesel la aniversarea a 150 de ani de la naștere și fabrica de locomotive Henschel & Shon la 160 de ani de la inaugurare, fiecare articol ilustrat și cu piese filatelice la subiect. G. Schumacher descrie pe scurt podul central de peste fluviul Rhin din Basel care a apărut pe imaginea unei mărci poștale din Elveția cu ocazia Campionatului European de Fotbal, lucrare de artă ilustrată după 103 ani de la construcție. La rubrica de noi emisiuni cu mărci poștale la tematica feroviară sunt prezentate cele din: Belgia (2 emisiuni), Austria (1), Marea Britanie (2), Scoția (1), Republica Cehă

(1), Guinea – Bissau (1), Argentina (1), Uzbekistan (1), Uruguay (1) și 2 coli din Indonezia închinare holocaustului pe care apar și liniile ferate ce intrau în lagărele de exterminare, Guinea (5 coli cu câte 4 mărci poștale și 12 colițe). Pe 4 pagini din mijlocul revistei se descrie o călătorie pe muntele Gomergrat ca o completare la unele materiale publicate despre acest subiect în numerele 183 și 185 ale revistei. Sunt redată 14 imagini color a unor cărți poștale ilustrate cu locomotive și trenuri în peisajul atât de frumos – amenajat sau sălbatic, parcurs de trenul care pleacă din Zermat. Toate acestea sub semnătura „belzebug”. Reîntâlnim semnătura lui F. Blazek care descrie și consemnează date constructive ale celor 5 locomotive ce apar în imaginea unei serii de mărci poștale emise

în Niue și una în Siria. L. Walkowiak semnează informațiile despre metroul realizat de firma Matra (Franța) pentru copii, despre deschiderea în anul 1983 a primului metrou total automatizat din orașul Lille (Franța). Ampretele ștampilelor ocazionale cu tematică feroviară sunt realizate în: Germania (4 modele), Franța 3, Marea Britanie (2), Italia (8), Austria (2), Elveția (1), Spania (2), SUA (3). După răspunsurile la unele întrebări adresate anterior de către colecționari, sunt redată imaginile unui plic întreg din Elveția și a 4 c.p.i. - întreguri din China. Este descris conținutul Catalogului Michel la tematica feroviară de către L. Walkowiak iar A. Peifer prezintă unele date despre ferryboturile de la Sassnitz, materiale care încheie acest număr al revistei colegilor germani

(recenzie de ing. G. Mărgineanu cu sprijinul traducerilor făcute de Virgil Dianu).

Luxemburg

„CIRCULAIRE” nr. 2 / 2008

Pentru început este făcută sinteza adunării generale a asociației filateliștilor luxemburghezi. Cuvântul de bun venit este adresat de președintele asociației – Eugène Lanners și sunt prezentați delegații FISAIC și a unor asociații filatelice din alte țări învecinate care au

rostit scurte cuvântări. S-a prezentat apoi raportul de activitate de la a 46-a adunare generală din 25 martie 2007 și până în prezent, colaborările cu alte asociații. În asociație sunt 77 membri luxemburghezi și 19 din alte țări și membri aderenți 34 din Luxemburg și 1 din altă țară. Se amintesc apoi pe scurt celelalte puncte ale ordinii de zi (de la 3 la 13). Remarc urările

U. A. I. C. L.

Les Cheminots Philatélistes 61 Luxembourg

affilié à la FISAIC et la FSPL
Siège social : Gare de Dommeldange

Dommeldange, le 10 avril 2008

Circulaire n° 2/2008
N° 145 article 28

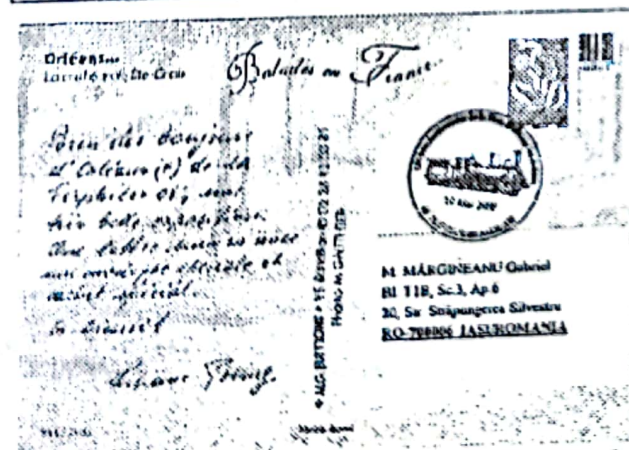
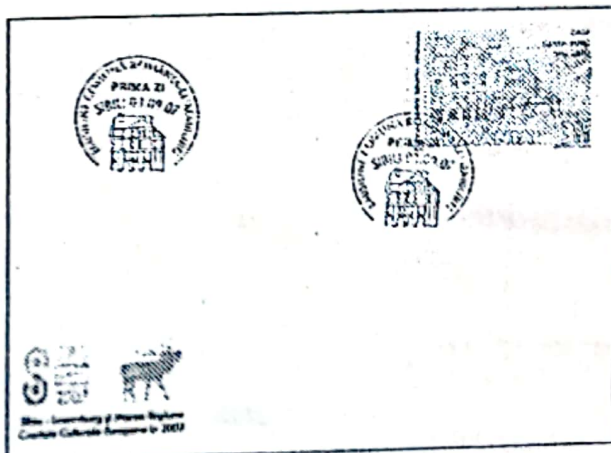
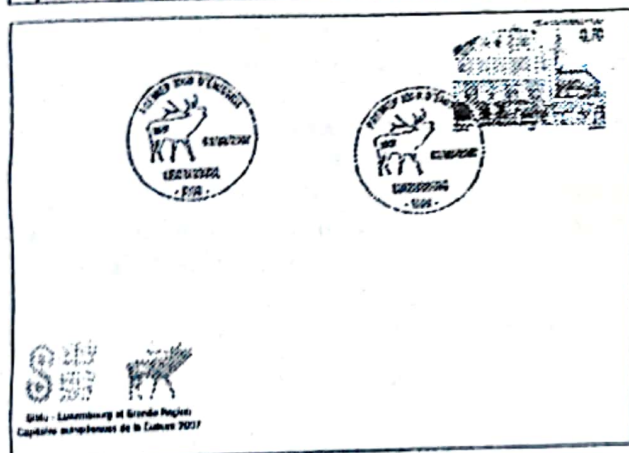
1. L'Assemblée générale 2008

Au calendrier des activités de notre association le dimanche de la Passion est réservé depuis des années déjà à la tenue de l'Assemblée générale. Cette dernière se déroulera donc le 09 mars, comme d'habitude dans les salons de l'hôtel-restaurant NOBILIS à Luxembourg-Gare.

Point 1 de l'ordre du jour : La bienvenue par le président Eugène Lanniers.

Vu les nombreux contacts qui existent sur le plan de la philatélie avec d'autres associations étrangères, nous prévoyons avec la joie et la satisfaction de pouvoir saluer la présence de délégués venus de cinq pays. Parmi

legati la adunările generale de la 4 asociații filatelice din țările vecine și se pregătesc 6 membri ai asociației luxemburgheze pentru Expoziția Ferphilex 2008 (a filateliștilor feroviar) din Franța unde vor avea expozate. De la începutul anului și până la 20 mai 2008 au apărut 4 emisiuni de mărci poștale cu care se vor realiza și maxime. Sunt prezentate succint rapoartele delegaților de la 2 adunări generale din alte țări iar din celalte 2 la care



FDC-urile realizate la expoziția filatelică de la Sibiu care împreună cu Luxemburgul au fost în anul 2007 Capitalele Culturale Europene și corespondență cu ștampila ocazională de la expoziția "Ferphilex 2008" de la Orleans oferite de Liliane și Rene Posing din conducerea asociației filateliștilor feroviar luxemburghezi

au mai fost delegați, se vor prezenta în numărul următor. În încheiere se adresează salutări amicilor și apropiaților.

(prezentare ing. G. Mărgineanu)

adresate unui membru al asociației în etate de 95 de ani ! În primul trimestru au participat de-

Realizări filatelice românești cu tematică feroviară

A - Întreguri postale - plicuri

1 - cod 100 / 2007 editat de Poșta Română, cu legenda „Centenarul Clubului CFR Cluj 1907 - 2007” având în semiilustrație „Echipa de fotbal K.V.S.C. din 1911 (actuala echipă de fotbal CFR Cluj)” iar pe imagine este notat „foto din arhiva K.V.S.C. 1907” (apreciez cam

neclare formulările explicative la imagine - echipa din 1907, apoi din 1911 și actuala !). Marca fixă în valoare de 1,00 lei (mai corect 1,00 leu !) reprezintă schematic vederea frontală, din față a unei locomotive cu abur și notat „1907” pe ușa camerei de fum.

2 - cod. 101 / 2007 editat de Poșta Română cu legenda ca la cod 100 / 2007, având în semi-

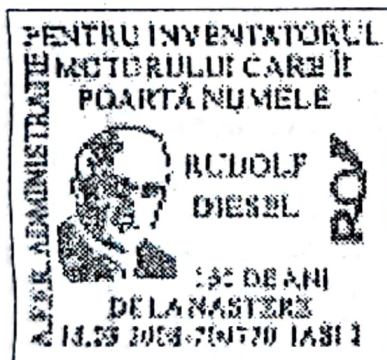
ilustrație „Macheta noului stadion din Gruia al clubului de fotbal CFR Cluj – Napoca”. Marca fixă ca la cod 100 / 2007.

B – Stampile ocazionale

1 – 10.12.2007 Cluj – Napoca – „Fotbal Club CFR 1907 Cluj – Napoca”. Pe amprentă este aceeași imagine ca pe marca fixă la plic cod 100 / 2007 și s-a aplicat pe plicurile cod. 100 / 2007 și 101 / 2007



2 – 18.03.2008 Iași – „A.F.F.R. admirație pentru inventatorul motorului care îi poartă numele – Rudolf Diesel 150 de ani de naștere”. Pe amprenta machetată de ing. Gabriel Mărgineanu este portretul lui Rudolf Diesel



3 – 24.04.2008 Oradea – „150 de ani are linia de cale ferată Püspökládány – Oradea 1858 – 2008”. Pe amprenta machetată de ing. Tiberiu Lőrincz este schița unei locomotive cu abur din seria CFR 230.000



4 – 23.05.2008 Fălticeni – „Dimitrie Leonida – 125 de ani de la naștere – specialist în electrificarea Căilor Ferate din România”. Pe amprenta machetată de ing. Gabriel Mărgineanu este portretul celui aniversat și un stâlp de la linia de cale ferată electrificată.

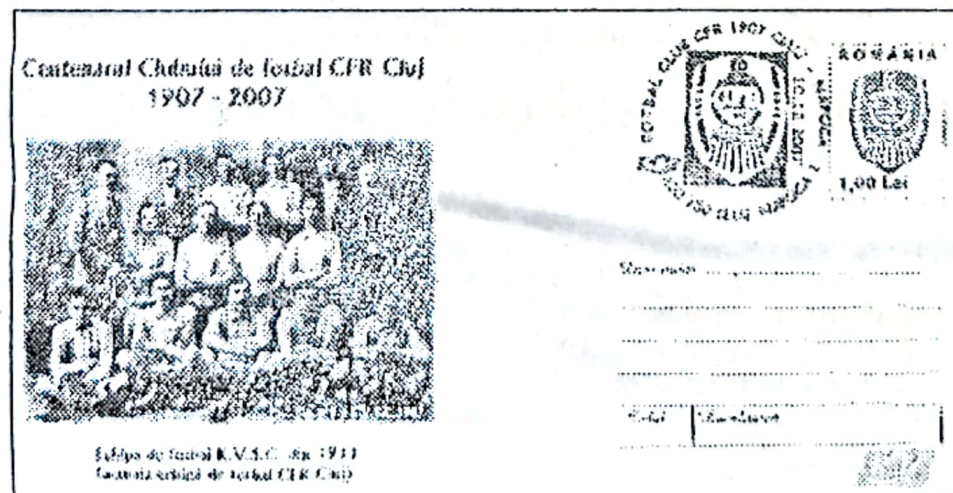


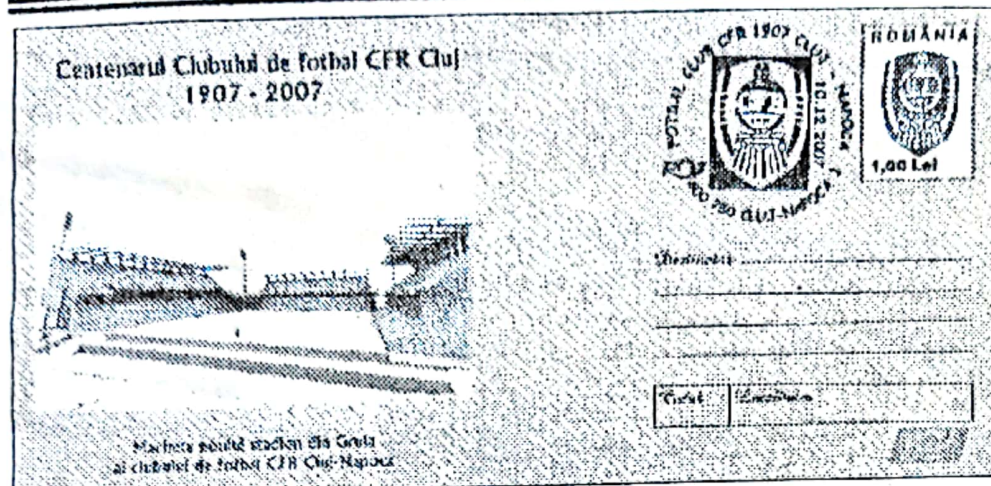
C – Plicuri ocazionale

1 – plic ocazional semiilustrat, color, cu legenda „150 de ani de la nașterea lui Rudolf Diesel” și în semiilustrație „Locomotiva diesel electrică 060 DA 001 expusă ca piesă de muzeu în Depoul de locomotive Dej” după o fotografie realizată de

ing. Mircea Dorobanțu (București). Alături imaginii – schița unui motor diesel conceput de inventator. Pe acest plic s-a aplicat stampila ocazională din 18.03.2008 Iași (imaginea la istoricul din acest buletin)

2 – plic ocazional semiilustrat, color, cu legenda „150 de ani are linia de cale ferată Pys-





pökládany – Oradea 1858 – 24 aprilie – 2008”. În semiilustrația fără explicație este imaginea gării din Oradea dinspre localitate după o fotografie recentă și în medalion o locomotivă din seria CFR 50.000. Pe acest plic s-a aplicat ștampila ocazională din 24.04.2008 Oradea

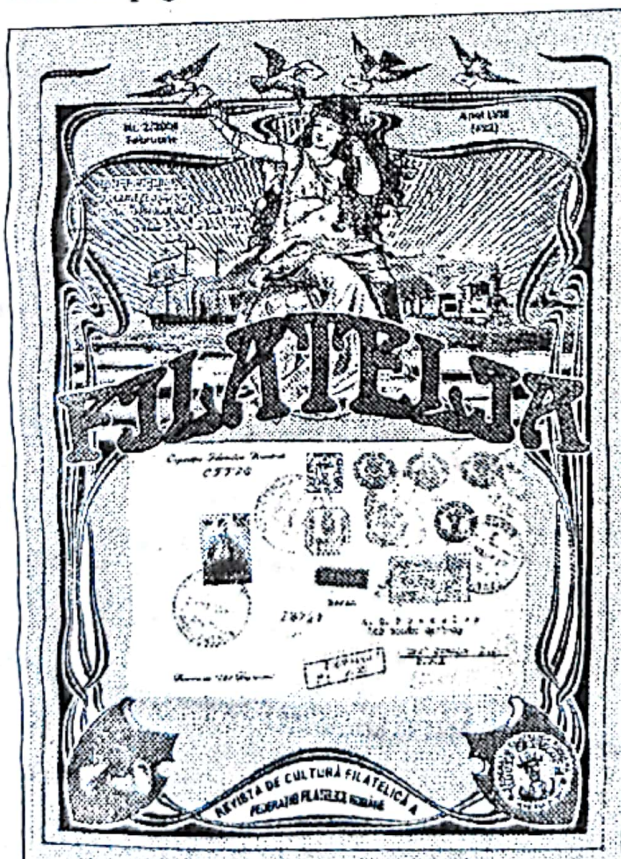
de cale ferată electrificată”. Pe acest plic s-a aplicat ștampila ocazională din 23.05.2008 Fălticeni (imaginea la istoricul din acest buletin).

(prezentare ing. G. Mărgineanu)

Literatură filatelică

Revista „FILATELIA” nr. 2 / 2008 februarie

Pe coperta color o interesantă piesă cu mărcile postale emise cu ocazia EFIRO 1932. Pe celelalte pagini ale copertei prime și a IV-a, pie-



se din colecția Théodor Champion, EFIRO 1932 și Regele Carol al II-lea care ilustrează materialul documentar semnat de președintele FFR – Leonard Pașcanu. Este prezentat în tabel „Lista exponatelor românești participante la EFIRO 2008 pentru care au fost achitate taxele de participare în contul C.N.P.R.”. Comisarul general adjunct al EFIRO 2008 – Alexandru Bartoc ne auce la cunoștință „Cum ne pregătim pentru EFIRO 2008” iar Romfilatelia își prezintă „Programul de emisiuni filatelice dedicate EFIRO 2008”. Silviu N. Dragomir face „Inventarierea mărcilor postale «Cap de bour»” glosând cu gândul la EFIRO 2008. Studiul de istorie postală semnat de prof. George Morărel se intitulează „Cenzura corespondenței prizonierilor de război români din lagărul bulgar de la Gara Gradska” ilustrat cu patru piese care atestă astfel de ștampile. „Curiozități în folosirea timbrelor fiscale duble și a celor înjumătățite” ne sunt prezentate de Francisc Ambuș în istoricul acestui subiect bogat ilustrat cu piese ce au astfel de timbre. Ing. Mircea Gheorghe și Julieta Dolcu fac sinteza cotelor emisiunilor de mărci postale după „Michel – Supliment nr. 6 / 2007”. Pentru ștampilele postale ocazionale care au fost omologate în perioada anterioară apariției revistei, sunt redate amprentecele celor 14 modele. Vasile Braia atrage atenția asupra unui aspect neplăcut – „Fraudă pe internet” iar Sergiu Marian Gabu-

reac prezintă un aspect cu urmări posibile în scăderea cotelor la emisiunile din anii când apăreau acele colițe nedantelate distribuite discriminant. Ioan Galdea își exprimă nemulțumirile și este „Cu ochii pe Romfilatelia” referitor la modul cum este tratată filatelia de către această societate. La rubrica „Agenada filatelica” sunt știri despre o „Aniversare” a celui care a fost Kiriac Dragomir, despre expoziția filatelică organizată la manifestările „Suceava, la 620 de ani”, despre „Centenarul bisericii Sfântul Silvestru 1907 – 2007” și despre „O nouă întâlnire bulgaro – română”. A.F. Brașov, Mureș și Piatra Neamț își anunță datele când organizează târguri și expoziții. Cu regrete, rubrica „In memoriam” ne întristează când aflăm trecerea în odihna veșnică a unor cunoscuți colecționari – filателиști: Petru Miltiade – Popescu (Iași), Alexandru Cadariu (Alba Iulia), Gheorghe Moșanu (București) și Iuliu Vernicescu (Hunedoara). La rubrica „Răsfoind presa” sunt recenzii despre „O nouă lucrare cartofilă” – compendiu realizat de Sergiu – Marian Găbureac „Bârladul odinioară” și la revista „Curierul Filatelic” nr. 147 – octombrie – decembrie 2007, după care este redat „Sumarul sumarelor revistei „Filatelia” 2007. Încheierea este făcută de rubrica „Schimb, vând, cumpăr”

Revista „FILATELIA” nr 3 / 2008 – martie

Și pe coperta acestui număr est redată o piesă cu o ilustrație mai aparte de la „EFIRO 1932” și alte piese și documente de la această manifestare din colecția Leonard Pașcanu care mai prezintă și alte informații în articolul „Repere EFIRO 1932”. Președintele Traian Băsescu a adresat o scrisoare Federației Filatelice ca urmare a acceptării ca „EFIRO 2008” să se desfășoare sub patronajul domniei sale, fiind redat acest document. Despre unele „Particularități ale scrisorilor trecute prin carantina de la Tömös / Timiș” aflăm din studiul semnat de Norbert Blistyar. O replică la „Cel mai mic plic din România ?!” o da ing. Angelo – Barbu Popescu care prezintă un plic mai mic decât cel semnalat de ing. Cristian Scăiceanu într-un număr anterior. În ideea „Contribuții pentru un catalog specializat «România»” ing. Călin Marinescu prezintă un nou studiu privind „Perioadele de valabilitate de francare pentru alte serii de mărci poștale” ilustrat cu 3 piese. Despre „Mașinile de francat mecanice din România utilizate în Oficiile Poștale” ne in-



formează competent ing. Mircea Pătrășcoiu iar despre „Alte două mașini de francat din perioada 1929 – 1947” ne informează Nicolae Iosub. Prin cercetările minuțioase care le întreprinde Valeriu Avramescu a sesizat un neadevăr istoric ilustrat pe o c.p.i. din Bulgaria descris în „Ce relatează istoria și prezintă imaginea unei ilustrate bulgărești” (nu redăm ce anume – trebuie citit reproșul autorului). Ing. Mircea Gheorghe și Julieta Dolcu redau după „Michel – Supliment nr. 7 / 2007” sinteza cotelor emisiunilor poștale din lume. Vasile Braia ne prezintă și în acest număr aspecte ale pieței filatelice în condițiile actuale în articolul „Crisa bursieră internațională și piața filatelică românească”. În cel de al 13 episod Sergiu – Marian Găbureac prezintă altă gamă bogată de erori filatelice redată și în imagini, în cadrul serialului „De ce-i viața frumoasă în filatelia românească”. Erori au fost, erori sunt încă, așa cum ne ilustrează Andrei Potcoavă în „Erori impardonabile” pe un întreg poștal. În rubrica „Agenda filatelică” prof. Gheorghe Dolinski relatează despre expozițiile filatelice ale elevilor la aniversarea lui Mihai Eminescu și Ion Creangă. Suntem informați cu privire la „Programul manifestărilor filatelice 2008”, cu

„Expoziții Internaționale” din 2008 și „Programul manifestărilor filatelice – 2009 Expoziții Internaționale”. Conținutul publicațiilor filatelice sau lucrări ale colecționarilor este redat de Julieta Dolcu la rubrica „Răsfoind presa”: „Magazin de filatelie, cartofilie și numismatică” nr. 107 (august – octombrie 2007), „Marina” nr. 59 / 2007, „Foaia informativă” nr. 5 / decembrie 2007 și nr. 6 / martie 2008, „Armenii din România” vol. II – autor Simion Tavitian, „Bucovina – cronică ilustrată” – autor Nicolai Oprea și „Bancă de articole al revistei Filatelistul feroviar 1995 – 2007, nr. 1 - 49” – autor ing. Mircea Pătrășcoiu. La 12 „Stampile postale ocazionale 2008” sunt redate amprente omologate după care sunt ultimele pagini cu rubricile „Poșta redacției” și „Schimb, vând, cumpăr”.

„MANUALUL EXPOZANTULUI TEMA- TICIAN” – Dan N. DOBRESCU

Cunoscutul colecționar a elaborat un ghid pentru modul cum se întocmește un exponat tematic explicând prin ilustrații adecvate, componentele necesare pentru subiectul tratat în exponat, amplasarea pieselor și calitatea lor. Împărțirea pe capitole și subcapitole și echilibrarea acestora este explicată ca o cerință a unui exponat. Dacă pentru început se expune în expoziții locale, se observă ce îmbunătățiri sunt recomandate și recompunerea unor capitole,

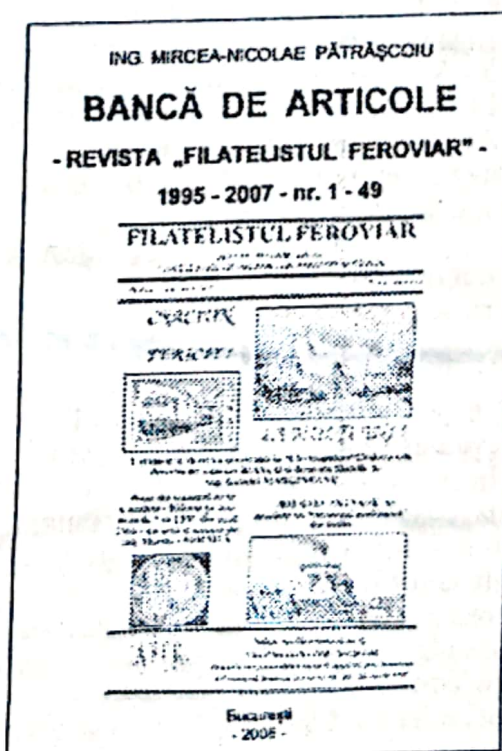
procurarea unor piese mai convingătoare și pe cât posibil, mai valoroase, trebuie să conducă la aprecieri la nivel mai ridicat în expunerile viitoare. Se atrage atenția cum se procedează cu piesele cu erori, falsuri sau cele recuperate din accidente. Alte amănunte, ilustrarea cu piese din colecție, se pot afla din lucrarea care eventual se poate procura de la autor, în limita exemplarelor în care a fost editată, accesând adresa <dndobrescu_dan@yahoo.com>.

„BANCA DE ARTICOLE – revista «FILATELISTUL FERVIAR»” 1995 – 2007, NR. 1 – 49 ing. Mircea PĂTRĂȘCOIU

Colegul de asociație în calitate și de vicepreședinte, a cules cu răbdare titlurile și autorii articolelor care au apărut în buletinul informativ al Asociației Filateliștilor Feroviari din România de la primul număr. Prezentarea este făcută pe autori în ordine alfabetică, enumerând titlurile articolelor în ordinea apariției în buletin. Este utilă elaborarea unei astfel de „bancă de date” aflând cu ușurință articolul care interesează, autorul sau să afli dacă a apărut vreun material cu un anumit subiect, referitor la un anumit moment sau manifestare.

Lucrarea a fost editată într-un număr limitat de exemplare de către autor.

(recenzii – ing. G. Mărgineanu)



ACTIVITATEA ASOCIAȚIEI**Activitatea Asociației Filateliștilor Feroviari din România în anul 2007 până în prezent**

Adunarea generală a asociației și-a desfășurat lucrările în data de 15 martie 2008 la Clubul Salariaților CFR din Iași, sediul asociației. Au fost prezenți 15 membri, fiecare reprezentând 6 membri activi conform normei stabilite statutar de reprezentare având în vedere dispersia membrilor în 16 localități din țară și 3 în alte țări. Până la data ținerii adunării generale s-au înscris în asociație 121 colecționari din care 43 nu mai activează din diverse motive. Lista celor care nu mai activează care s-a publicat în numărul 50 al buletinului, se adaugă la cea publicată în „Filatelistul Feroviar” nr. 30 (1/februarie 2003).

Lucrările adunării generale au fost conduse de ing. Gabriel Mărgineanu, președintele asociației care a prezentat materialele de la punctele 1 și 2 din ordinea de zi aprobată de adunare și anume:

1 – Activitate asociației de la adunarea generală din februarie 2007 până în martie 2008

2 – Execuția bugetară pe anul 2007 și realizări (cu prevederi) pentru anul 2008

3 – Alte probleme privind activitatea asociației

4 – Discuții privind informările ce se prezintă și aprobarea activității

5 – Alegerea organismelor de conducere ale AFFR

Activitatea asociației este evidențiată de editarea buletinului informativ trimestrial „Filatelistul Feroviar”, întâlnirile săptămânale ale colecționarilor la Clubul CFR din Iași sau a celor din orașele unde locuiesc, la cluburile locale, participarea la expozițiile filatelice interne și internaționale, realizarea unor piese filatelice agreate de filateliști precum și a colaborării cu unele publicații filatelice din țară și din alte câteva țări cu aceeași tematică – feroviară.

În cursul anului 2007 și până în luna martie 2008 s-au editat 5 numere ale buletinului amintit – nr. 46 – 50. Numerele 48 și 49 au coperta color iar numărul festiv 50 este complet color (imaginile materialelor publicate). La aceste numere au fost anexate și „Suplimente” care conțin fragmente din cartea membrului asociației din Canada – Mircea Ursac, cu care în final se poate constitui prin legare, o carte cu cca 200 pagini.

Articolele publicate se referă la evenimente din activitatea feroviară din țara noastră marcate filatelic în perioada apariției precum și a unor evenimente petrecute care pot fi bogat ilustrate cu piese filatelice adecvate – timbre, cărți poștale ilustrate, plicuri ocazionale, documente și hârtii de valoare precum și alte subiecte din alte domenii care interesează o parte din membrii asociației. Sunt publicate recenziile publicațiilor filatelice din țară cu care colaborăm – al Federației Filatelice Române, al asociațiilor din Constanța și Sibiu și al asociațiilor filatelice feroviare din Germania, Ungaria și Luxemburg. Se fac astfel cunoscute momente ale istoriei feroviare și din alte țări, preocupări și activități ale asociațiilor similare.

Autorii materialelor publicate sunt specialiști feroviari din țara noastră, de colecționari cu renume în filatelia românească și din străinătate (Germania – prof. Helmut Kulhanek, Canada – Mircea Ursac, Marea Britanie – Jim Ballantyne).

Nu s-au realizat prea multe piese filatelice – în special plicuri ocazionale, deoarece au fost neclarități între Federația Filatelică Română și C.N. Poșta Română privind statutul și modul de realizare a acestora, care în ultimul timp s-au precizat spre bucuria colecționarilor.

În cursul anului trecut un singur membru al asociației s-a prezentat cu exponat la expoziții filatelice interne și internaționale care a obținut distincții mari – ing. Ioan Catană (Bacău). Buletinul informativ „Filatelistul Feroviar” a fost înscris ca exponat la clasa „literatură filatelică” la Expoziția mondială „EFIRO 2008” care va avea loc la București între 20 – 28 iunie 2008, la Romexpo (expoziție mondială organizată cu ocazia împlinirii a 150 de ani de la emiterea primului timbru românesc). Se vor expune cele 8 numerele apărute în anii 2006 și 2007. Aceleași numere le expunem și la Expoziția Filatelică organizată de colegii din Ungaria împreună cu cei din Germania în luna mai 2008. Tot în luna mai 2008 are loc Expoziția filatelică „Ferfilex 2008” a asociațiilor filateliștilor feroviari din Europa la Orléans (Franța) (necompetitivă) dar nu vor fi expuse din partea membrilor AFFR. Atunci se va ține și Congresul asociațiilor filateliștilor feroviari afiliați la



F.I.S.A.I.C. și la care este afiliată și AFFR, dar nu întrevădem să poată participa vreun membru al asociației noastre.

În anul 2005 Arhivele Naționale din Iași au preluat o colecție completă a numerelor din „Filatelistul Feroviar” care o completăm cu fiecare număr care apare, aceasta deoarece s-a considerat că sunt multe materiale referitoare la istoria feroviară precum și faptului că un membru al asociației – Aurel Maxim, publică în buletin istoria poștală din Principatul Moldovei și a Basarabiei (acum până în anul 1835) după documentele din Arhivele Naționale din Iași – un subiect „în primă audiere” care interesează colecționarii și este din domeniul filatelic. O colecție completă a numerelor din „Filatelistul Feroviar” este și la biblioteca Muzeului Național Filatelic din București.

Sub diferite forme suntem sprijiniți în activitate de către societățile feroviare din Iași, Cluj Napoca și Brașov precum și de Federația Filatelică Română și Muzeul Național Filatelic.

Prin cotizatiile colectate acoperim multiplicarea trimestrială a buletinului informativ și expedierea lui la membrii asociației din cele 16 localități din țară și la 5 colaboratori sau membri ai asociației din alte țări. Prin preocuparea domnului ing. Paul Mihailovici am început să edităm buletinul informativ cu copertile color.

Din „Raportul comisiei de cenzori privind activitatea financiară AFFR pe anul 2008” (care a fost publicat în buletinul nr. 50 din februarie 2008), se observă că ponderea cheltuielilor o constituie pregătirea, multiplicarea și expedierea buletinului „Filatelistul Feroviar” la membri și colaboratori. Sperăm că în acest an să putem realiza mai multe ștampile și plicuri ocazionale așteptate de parte din membrii asociației.

Discuțiile libere purtate pe marginea celor prezentate au scos în evidență că modul cum s-a desfășurat activitatea în raport cu posibilitățile financiare dar și cu atmosfera din viața filatelică, o ramură de colecționare în declin în ultimii ani, a corespuns prevederilor statutare și nu s-au înregistrat nemulțumiri, aprobându-se de către participanți, activitatea depusă de Consiliul de Conducere. Nu s-au înregistrat propuneri deosebite din partea celor care au luat cuvântul – ing. Paul Mihailovici, Eduard Marta, ing. Tiberiu Lörincz, Gheorghe Căpitanu, Aurel Maxim.

Conform statutului și a ordinei de zi, s-a trecut la alegerea noilor organisme al AFFR, împlinindu-se 2 ani de la ultima alegere. Cei care au luat cuvântul în cadrul discuțiilor amintite au făcut aprecieri și la adresa celor din organismele asociației și au propus să se mențină în funcțiile care le-au deținut și până în prezent, următorii:

- președinte A.F.F.R. – ing. Gabriel Mărgineanu – Iași
- vicepreședinte – ing. Mircea Patrășcoiu – București
- casier – ing. Dan Caranfil Teșulea – Iași
- președinte comisie de revizie – Aurel Maxim – Iași
- membri ai comisiei de revizie – Eduard Marta și Milodor Florea (ambii din Iași)

Adunarea generală a aprobat noua componență a organismelor de conducere. Lucrările s-au desfășurat într-o ambianță prietenească, de sinceră colegialitate.

Consiliul de Conducere AFFR

Anunțuri

X - Colegul nostru de asociație – domnul Alexandru Leonard Pop realizează săptămânal pagina filatelică din publicația „Jurnalul de Vineri” din Baia Mare. Pentru cei care au acces la internet această pagină se va putea citi la adresa (www.jdv.ro) sau poate fi transmisă prin e-mail de către autor care are adresa timbrufilatelic@yahoo.com

Autorul dorește colaborări pentru publicare care să poată fi transmise pe cale electronică (text și imagini). Pentru alte amănunte vă puteți adresa autorului.

X - Colegii de la ASOCIAȚIA de TURISM a FEROVIAIRILOR din ROMÂNIA – Piața Plevnei nr. 1 Constanța transmite pentru cei interesați următoarea OFERTĂ din partea

CASA VICTOR – din Gura Humorului, județul Suceava

- sejur de 6 – 10 nopți cazare
- preț – 45 lei / zi / persoană fără masa inclusă
- opțional se poate solicita demipensiune sau pensiune completă
- pensiunea se află la cca 4 km de mănăstirile Voroneț și Humor

- se pot organiza individual sau în grup excursii și la alte obiective turistice din zonă - muzee, la stațiunea Vatra Dornei, mănăstirea Sf. Ioan cel Nou de la Suceava

- stațiunea turistică dispune de restaurante, baruri, discotecă, saună, teren și sală de sport

Relații la telefoanele: 0729 593 243 sau 0722 693 756 și la telefon din rețeaua CFR - 97 / 123 68

X - Cumpăr timbre (serii) necirculate cu tematică feroviară din Statele Unite ale Americii, Marea Britanie, Belgia, Italia, Franța, Suedia, Grecia, Spania, Canada, Argentina, Austria, Japonia. De asemenea cumpăr maxime cu construcții feroviare - gări, poduri, viaducte, sedii administrative - E. Platon tel. 0234 523.523 - Alea Parcului nr. 8, bloc 8, sc. A, apt. 5 - 600043 Bacău.

Membri A.F.F.R.

Am primit taxa de înscriere și cotizația de la următorii colecționari devenind membri ai asociației noastre:

122 - Neculai Gheorghe - Iași
123 - Crengăneș Gheorghe - Iași
124 - ing. Irimia Vasile - Iași

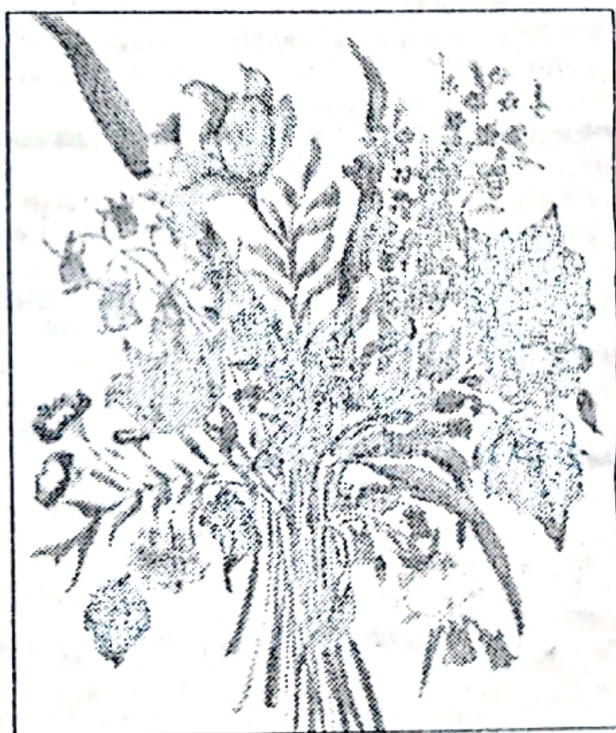
Calendar

În cursul trimestrului II al anului, următorii membri AFFR își aniversează ziua de naștere cu care ocazie Consiliul de Conducere al asociației și colectivul de redactare al buletinului informativ „Filatelistul Feroviar” le adresează din toată inima „LA MULȚI ANI !”

06.04 - Ilie Comănici - Iași
06.04 - Jim Ballantyne - Anglia
07.04 - Gheorghe Căpitanu - Bârlad
11.04 - Gheorghe Vasiliu - Bârlad
22.04 - ec. Andrei Andronic - Iași
28.04 - Virgil Dianu - București
05.05 - Alexandru Cișman - Iași
10.05 - ing. Tiberiu Lörincz - Satu Mare
15.05 - ing. Alexandru Kühr - Iași
21.05 - ing. Cristian Scaiceanu - Craiova
06.06 - Gustav Ioan Hlinka - Reșița
10.06 - ing. Benone Fernandel Macri -

Galați

10.06 - Georgeta Sandu - București
29.06 - ing. Paul Mihailovici - Iași
30.06 - Carmen Iuliana Galiță - Iași



AUTORII AU RESPONZABILITATEA JURIDICĂ CONFORM LEGISLAȚIEI ÎN VIGOARE PENTRU CONȚINUTUL ARTICOLELOR, A OPINIILOR EXPRIMATE ÎN CELE PUBLICATE.

DE REGULA, ARTICOLELE CARE NE-AU FOST TRIMISE PENTRU PUBLICARE ÎN BULETINUL INFORMATIV SUNT MENȚINUTE ÎN PORTOFOLIUL REDACȚIEI ATÂT TIMP CÂT SUNT ÎN VEDERE A SE PUBLICA FĂRĂ A SE ÎNAPOIA CELE NEPUBLICABILE, CONFORM PROCEDURILOR PUBLICAȚIILOR



PIESE FILATELICE ÎN CARE
SUNT VEHICOLE FERROVIARE

BENEFICIARE ALE ALE MOTORULUI DIESEL



F.D.C cu colița emisiunii lansate la EXPOZIȚIA FILATELICĂ de la SIBIU cu ocazia manifestărilor "SIBIU - LUXEMBURG - MAREA REGIUNE, CAPITALELE CULTURII EUROPENE ÎN 2007" la care au participat Liliane și Rene Posing - membri ai organismele asociației filatelice "Les Cheminots Philatelists 61 Luxembourg" care ne-au oferit această piesă



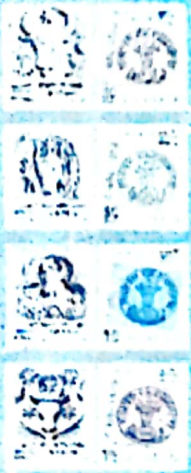
**VIZITAȚI EXPOZIȚIA MONDIALĂ
ÎN PERIOADA 20 - 28 Iunie 2008
ORGANIZATĂ ÎN BUCUREȘTI
LA ROMEXPO**

EFIRO 2008

WORLD PHILATELIC EXHIBITION

EFIRO 2008

Time goes by,
stamps remain



EFIRO 2008 ORGANIZING COMMITTEE
Address: #6 Splaiul Unirii 040031, Bucharest, Romania
Phone: + 40 21 316 21 47, Fax: + 40 21 300 05 58
www.efiro2008.ro



**Așteptăm corespondența dumneavoastră pentru redactarea buletinului informativ pe adresa: ing. Gabriel Mărgineanu, str. Străpungere Silvestru nr. 20, bl. T1B, tronson 3, apt. 6, telefon: 0332/802.224 - 700006 Iași
e-mail: margineanugabriel@rdslink.ro**

FILATELISTUL FERROVIAR

BULETIN INFORMATIV AL
ASOCIATIEI FILATELISTILOR FERROVIARI DIN ROMÂNIA

Nr.53 (4 / noiembrie 2008)

Apare trimestrial



GRĂCIUN FERICIT !

LA MULȚI ANI !



**ANIVERSĂRI ALE UNOR LINII DE
CALE FERATĂ PREZENTATE DE
ING. T. LORINCZ ȘI A. BERINDE**

**ALTE INFORMAȚII DESPRE A.G.I.R.,
ÎNTREGURI POSTALE ȘI MEDALII
EMISE DE A.G.I.R.**



**CONTINUĂ ISTORIA POȘTEI PRINCIPATULUI MOLDOVA
STUDIATĂ DE A. MAXIM**

**DOCUMENT ORIGINAL REFERITOR LA UNIREA PRINCIPATELOR ROMÂNE
DESCRIS DE PROF. H. KULHANEK**

**ING. C. MĂRGINEANU DESPRE ULTIMELE RECORDURI DE VITEZĂ CU
VEHICOLE NECONVENȚIONALE ȘI UN POLIGON DE ÎNCERCĂRI FERROVIARE**



**ING. M. PĂTRĂSCOIU NE ATRAGE
ÎN DOMENIUL FRANCATURILOR
MECANICE**

**CONSTRUCȚIA ȘI ILUSTRAREA
UNUI RENUMIT POD SCOȚIAN**



Sediul: str. Râpa Galbenă nr. 12 -

Clubul Salariaților CFR - 700128 IAȘI

Asociația are personalitate juridică acordată prin hotărârea
Tribunalului Județean Iași cu nr. 15 / PJ / 24 martie 1997

CRĂCIUN FERICIT !



SĂRBĂTORI FERICITE !

ANIVERSĂRI

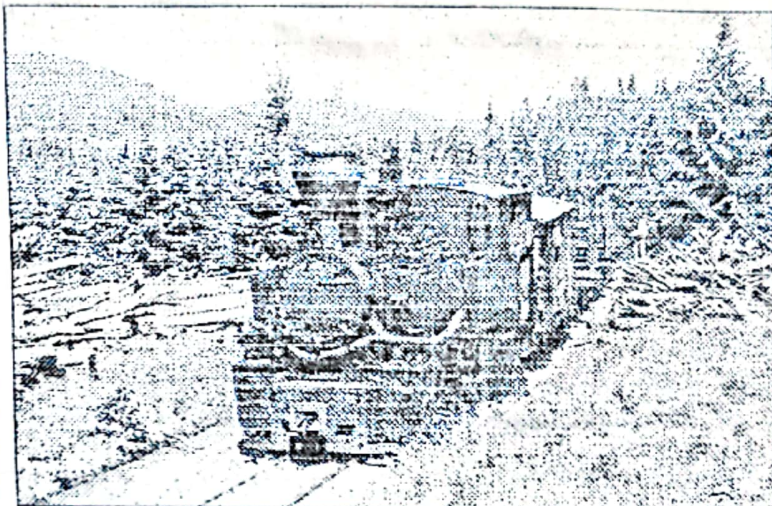
125 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată îngustă Sighetu Marmăției – Ocna Șugatag



„Maramureș țară veche cu oameni fără pereche” – zice versul unui vechi cântec popular.

Maramureșul este un ținut renumit pentru tradițiile populare dar și cu multe frumuseți și bogății naturale situate la granița de nord – vest a țării unde în trecut se ajungea cel mai greu. Venind dinspre Baia Mare sau Satu Mare trebuie să străbați Munții Gutâului sau Hutei.

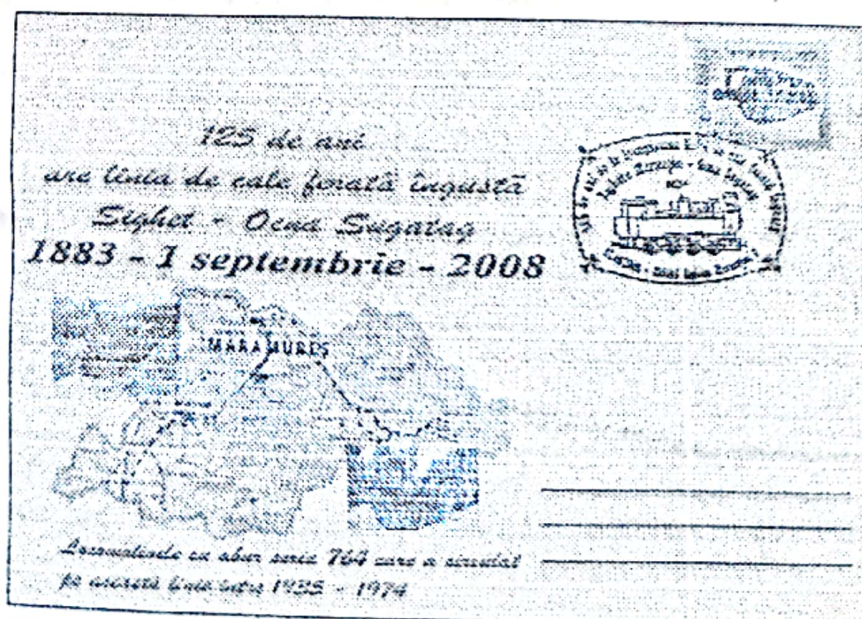
Orașul Sighetu Marmăției – centru regiunii, atestat documentar la 1334, oraș „alintat” și ca punctul unde se agăța harta în cui, era accesibil până în anul 1872 doar pe jos sau cu căruța. La 19 noiembrie 1872 s-a deschis prima linie de cale ferată construită de MAV (administrația feroviară din Ungaria) ce venea de la Satu Mare prin Halmeu legând acest oraș de restul Austro – Ungariei. Lemnul – aurul verde din nesfârșitele



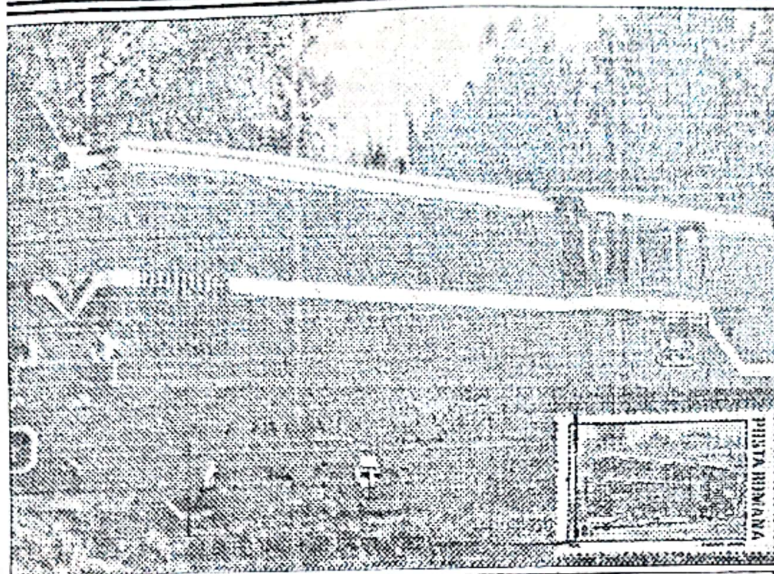
Locomotivă din seria 764.000 care au circulat pe linia aniversată. Cp.i. editată de Top Card Kiado (Ungaria) cu locomotiva 764.379

păduri maramureșene erau în centrul atenției administrației imperiale precum și bogatele zăcăminte de sare de la ocnele Coștiui, Șugatag, Bocicoiul Mare și Izvoarele. În scurt timp, în acest scop au fost construite în jurul Sighetului linii înguste pe care aceste bogății luau drumul spre localitățile Austro – Ungariei. Lemnul ex-

ploatat de pe valea râurilor Iza și Mara era adus cu căruța, încărcat în vagoane și lua același drum. Din raționamente economice se ia hotărâre să se construiască în jurul Sighetului două linii de căi ferate cu ecartament îngust pentru transportul sării: Sighet – Coștiui (21,3 km) și Sighet Obor – Ocna Șugatag (17,1 km). În acest scop s-a înființat Societatea Căilor Ferate ale Sării din Maramureș (fila de concesiune 6009 / 1883). Între timp se construiește la Sighet o moară de sare care a fost amplasată la marginea orașului, în apropierea viitoarei stații de cale ferată Cămară la Sighet. Pe aceste linii înguste s-au transportat sarea, lemnul și



Plicul ocazional realizat cu ocazia aniversării liniei Sighet - Ocna Șugatag



Maximă realizată cu c.p.i. cu locomotiva diesel-hidraulică LDH 45 și marca poștală din anul 1987, locomotivă utilizată și pe linia aniversată (ștampila ocazională la 7 septembrie 1990 cu ocazia aniversării liniei de cale ferată Oradea - Cluj Napoca)

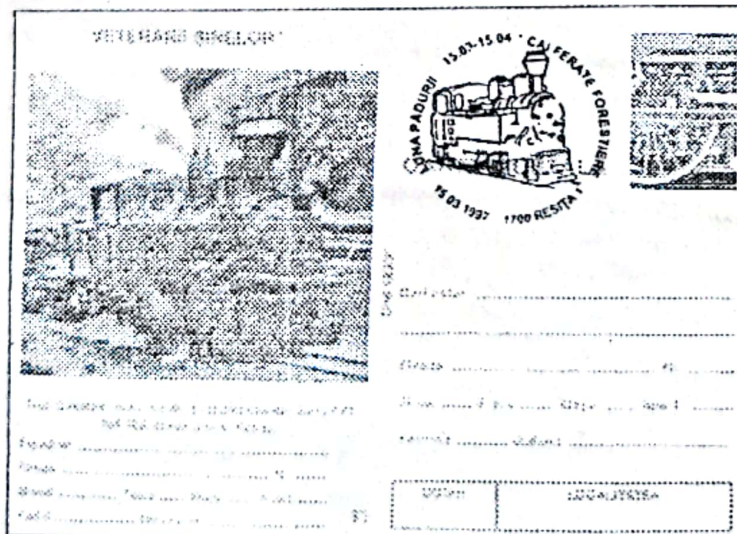
călătorii din anul 1883 până în anul 1926 când în baza legii publicate în Monitorul Oficial nr. 72, începând de la 1 mai 1926 cele două linii de cale ferată îngustă trec în administrarea CFR. Conform Ordinului nr. 88201 publicat în Foaia Oficială nr. 242 / 1926, prin răscumpărare liniile ale sării devin proprietatea statului și cu această dată Societatea Căilor Faerate ale Sării din Maramureș își încetează existența. Timp de 30 de ani aceste linii au fost administrate de către CFR iar la 16 martie 1956, pe baza unui ordin publicat în Foaia Oficială nr. 16 din 1956

au fost transferate în proprietatea și administrarea Ministerului Silvicul-turii, fiind transformate în linii industriale forestiere pentru transportul lemnului, alte mărfuri și călători. Odată cu terminarea exploatărilor forestiere din zonă, fără a se efectua conservarea liniilor, între anii 1979 - 1981 acestea au fost desființate și demontate efectiv de pe teren. Între anii 1883 - 1979 transbordarea mărfurilor și călătorilor de la liniile înguste Șugatag și Coștiui pe liniile de cale normală se făcea în stația Cămara la Sighet, singura stație de cale ferată din România care avea linii cu trei ecartamente: îngust, normal și larg.

Liniile înguste ale sării cu ecartament de 760 mm au fost construite între anii 1881 și 1883 și au fost deschise succesiv pentru circulație: pe 1 septembrie 1883 linia între Sighet Obor și Ocna Șugatag (17,1 km) și pe 6 decembrie 1883 linia între Sighet și Coștiui (21,3 km). Datele calendaristice cu deschiderea liniilor au fost preluate din lucrarea apărută în colecția de istorie feroviară „Magyar Vasúti Eptekészék Erdélyben” (Construcții de Căi Ferate în Ardeal), pag. 145, având ca autori pe Horváth Ferenc și Kubinsky Mihály.

Ambele linii au pornit din orașul Sighetu Marmăției (224 m altitudine), din stația de cale ferată Cazarma Militară la cca 2 km de stația de cale ferată normală și au pătruns în regiunea de dealuri aflate în partea de sud a orașului, ajungând până la poalele munților vulcanici Gutâi, zone bogate în zăcămintele de sare și aur verde - păduri.

Linia Sighet - Ocna Șugatag pornea de la ramificația Sighet Obor km (0 +

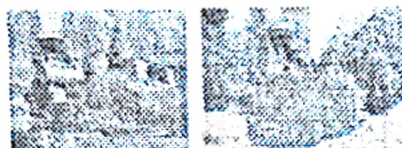


C.sp.i. cu locomotivă seria 764.000 cu ștampilă ocazională din 15.03.1997 - Luna pădurii - căi ferate forestiere



Marca poștala cu locomotiva 764.493 din anul 2002

CARTON FILATELIC



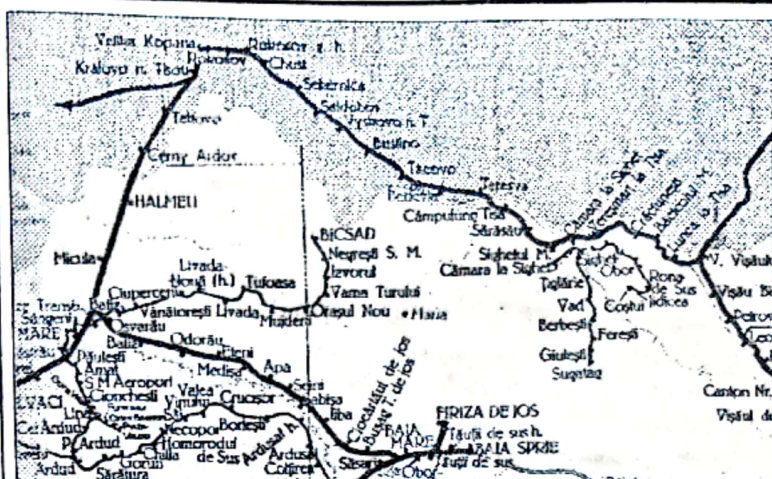
Amplasamentele de la stația de cale liberă din zona de la Șugatag
 și de la stația de cale îngustă din zona de la Sighet.

**125 DE ANI LA
 LINIA DE CALE FERATĂ ÎNGUSTĂ
 SIGHET-MARMĂREȘ - CCNA ȘUGATAG**

1883 - 1 septembrie - 2008

CNCFR

AFPR



Șugatag – stație terminus. Circulația trenurilor se făcea pe bază de cale liberă de la stația cap de linie până la stația finală și retur, fiind cunoscut faptul că pe această linie îngustă nu se făceau încrucișări de trenuri și nici nu se circula noaptea, aplicându-se principiul că întotdeauna pe secția de circulație trebuia să se aștepte un singur tren. Remorcarea trenurilor se făcea cu locomotive din remiza aflată la Cămara la Sighet care a fost înființată odată cu construcția liniei în 1883, având un parc de locomotive cu abur de cale îngustă din seriile 389 – Maramureș I, II și III, 490, 764.000 iar după anul 1974 și locomotive diesel hidraulice LDH 45 fabricate la Uzinele „23 August” din București. Între anii 1839 și 1965 au fost folosite la transportul călătorilor și două automotoare cu ecartament de 760 mm.

ing. LÖRINCZ Tiberiu – Satu Mare

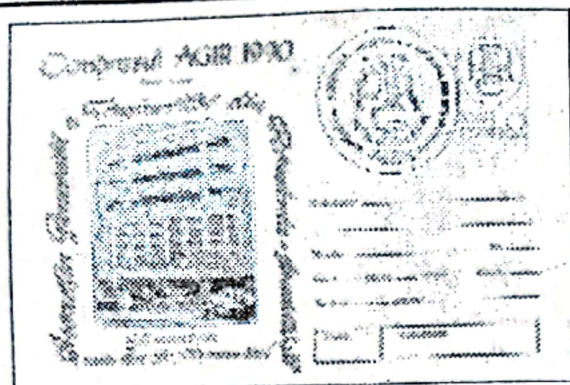
Asociația Generală a Inginerilor din România (A.G.I.R.) la 90 de ani de la înființare (II)

La 4 septembrie 2008 a fost organizată sărbătorirea asociației la cei 90 de ani de la constituire. Cu acest prilej președintele în exercițiu al asociației – dr. ing. Mihai Mihăiță a prezentat o amplă expunere în aula Universității Tehnice Alexandru Ioan Cuza din Iași – orașul „natal” al asociației al A.G.I.R. În cele expuse au fost evidențiate o serie de noutăți din activitatea interbelică mai puțin cunoscute în prezent de generațiile actuale și de aceea vom apela la citate din expunere pentru a nu altera ideile subliniate de domnul președinte – dr. ing. Mihai Mihăiță.

Medalia A.G.I.R.

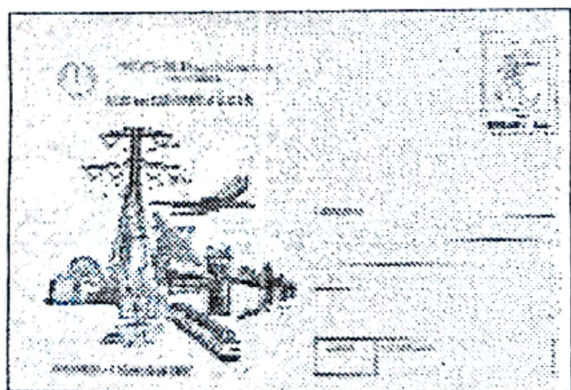
Interesante sunt ideile care frământau corpul ingineresc după încetarea primului război mondial, în primul rând profesionale dar și cele de



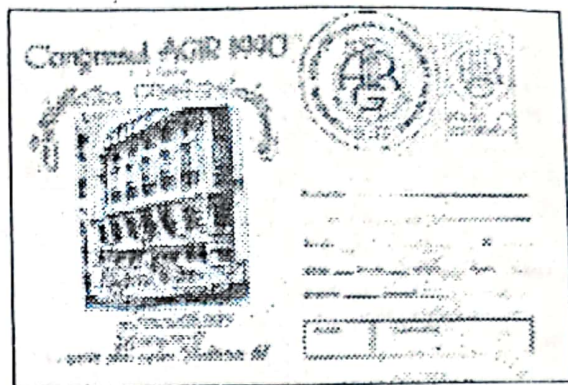


Plic cod 058 / 90 cu legenda „Congresul AGIR 1990 din 6 - 7 iunie Asociația Generală a Inginerilor din România - fondată 1918”, iar în semiilustrație este „București casa din str. M. Eminescu 8”. Marca fixă este de 2 L și are sigla AGIR. Pe plic s-a aplicat ștampila ocazională „Congresul Asociației Generale a Inginerilor din România - AGIR, 7 iunie București”

ordin social după cum se sublinia în expunere: „Dar cu toată diversitatea ideilor, un lucru era recunoscut de toți, anume că nicio înfăptuire privind corpul ingineresc nu va putea lua ființă înainte de a solidariza pe toți inginerii într-o puternică organizație de acțiune și de aceea s-a putut cădea de acord la prima consfătuire din 27 mai că trebuie creiată această organizație care n-a fost alta decât <Asociația Generală a Inginerilor din România> (A.G.I.R.)”.



Plic cod 157 / 97 cu legenda „Asociația Generală a Inginerilor din România, al 25-lea Congres al AGIR” având ca semiilustrație „București - 7 noiembrie 1997” și un ansamblu / colaj dintr-un stâlp de înaltă tensiune, o antenă de radio-emisie, o centrală termică, un avion, un tren de mare viteză, un vapor, un calculator și podul de la Cernavoda. Marca fixă este în valoare de 500 L și are înscrisul AGIR -1997

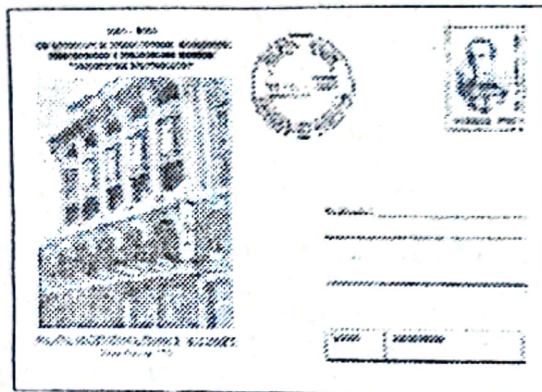


Plic cod 059 / 90 cu legenda „Congresul AGIR 1990 din 6 - 7 iunie, Societatea Politehnica fondată 1881”, iar în semiilustrație este „București casa din Calea Victoriei 118”. Marca fixă și ștampila ocazională este la fel ca la plicul 058 / 1990. Societatea Politehnica a fost fondată ca urmare a hotărârii inginerilor constructori feroviari cu ocazia inaugurării liniei de cale ferată Buzău - Râmnicu Sărat - Focșani - Mărășești la 18 / 30 octombrie 1881

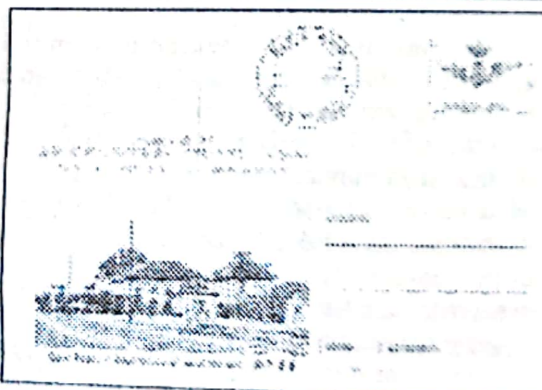
Adunarea de constituire a A.G.I.R. a avut loc la 12 august 1918 la Iași după consfăturile din 27 mai și 17 iunie din acel an când s-au discutat orientările asociației, problemele de organizare, statutul și mod de acțiune. În rândul inițiatorilor la constituirea asociației s-au aflat mulți ingineri care activau la calea ferată în toate domeniile acestei ramuri ale economiei care trebuia să participe din greu la redresarea economică a țării după dezastrele războiului. Iar în Consiliul de Administrație a fost ales inginerul Alexandru Periețeanu care după câțiva ani va fi cel care a propus constituirea Uniunii Internaționale a Căilor Ferate (U.I.C.). Fără a enumera pe toți inginerii feroviari care au activat încă de la constituirea asociației, voi aminti pe Dimitrie Leonida, Elie Radu, Gh. Balș, Constantin Bușilă, Tancred Constantinescu care au fost aleși în alte organisme ale A.G.I.R. A fost scos în evidență aportul celui care a dăruit una din cele mai impozante construcții feroviare românești - Anghel Saligny: „Pornind de la ideea ca asociația să se poată afirma într-un mod comparabil cu demnitatea corpului pe care îl reprezintă era necesar ca ea să fie recunoscută persoană morală și juridică și grație sprijinului ministrului Anghel Saligny s-a putut obține această recunoaștere prin Decretul lege de la 30 decembrie 1918.”

Odată cu realizarea României Mari s-au contactat asociațiile similare din ținuturile ali-

pite - Transilvania și Bucovina și anume cu Reuniunea Tehnicienilor Români de la Sibiu și cu Asociația Inginerilor și Arhitecților Academici

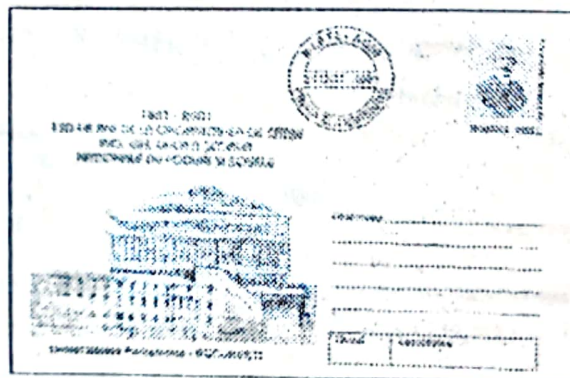


Plic cod 146 / 2001 cu legenda „1881 - 2001, 120 de ani de la constituirea Asociației profesionale a Inginerilor Români <Societatea Politehnica>” având pe marca fixă în valoare de 2500 L portretul gen. ing. Ștefan Fălcoianu - primul director general al Direcției Princiare a Căilor Ferate Române care a luat ființă la 23 aprilie 1881. Adunarea de constituire a avut loc în salonul oficial al gării Târgoviștei (Gara de Nord) din București. Este aplicată o ștampilă „prima zi a emisiunii” cu înscrisul “MLPTL - AGIR 29 octombrie 2001”

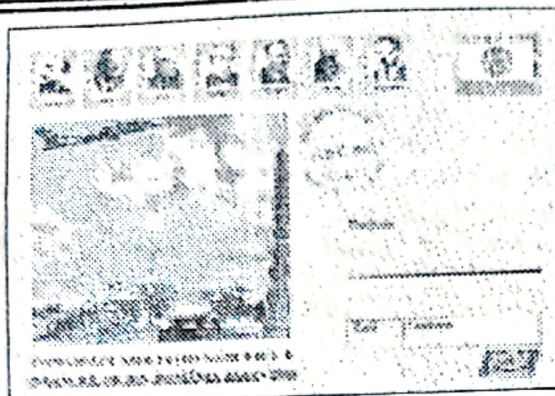


Plic cod 148 / 2001 cu legenda „30 octombrie 1881 - 2001, 120 de ani de la inaugurarea căii ferate Buzău - Mărășești, prima cale ferată realizată de inginerii români”, iar în semiilustrație „Gara Buzău în timpul primului război mondial, 1916 - 1918” reproducă după o c.p.i. din perioada menționată. Pe marca fixă în valoare de 2500 L este reprezentată sigla Direcției Regale CFR din anul 1881 din timpul Regelui Carol I. Este aplicată o ștampilă „prima zi a emisiunii” cu înscrisul “MLPTL - AGIR 29 octombrie 2001”.

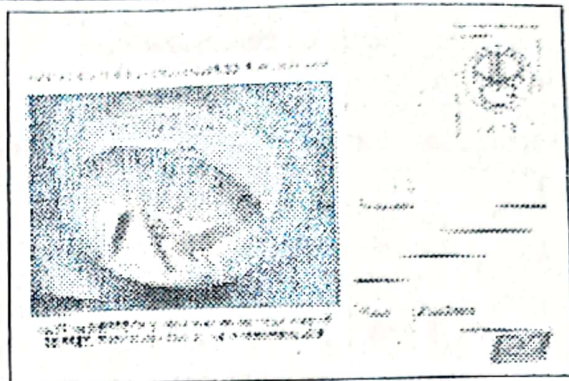
Români din Bucovina. „Congresele A.G.I.R. s-au ținut anual la Iași (1921), apoi la Timișoara, București, Cluj, Chișinău, Cernăuți, Oradea, Constanța, Arad, Craiova și Brașov. Ulterior, din anul 1931, intervalul s-a majorat la doi ani începând cu Galați, Iași, București ș.a.m.d.”. Congresul din anul 1925 a avut loc la Chișinău iar cele din anii 1923 și 1926 la Cernăuți. La primul congres de la Iași „Cel mai mult s-a discutat problema căilor ferate, construirea de noi linii, refacerea și exploatarea celor existente, readucerea materialului rulant în stare de funcționare și alegerea celor mai bune sisteme de exploatare. Plecând de la ideea că în principiu exploatarea căilor ferate la noi trebuie să se facă în condițiile reducerii pe cât posibil a inco-venientelor inerente administrațiilor de stat.”



Plic cod 149 / 2001 cu legenda „1881 - 2001, 120 de ani de la organizarea de către ing. Gh. Duca a Școalei Naționale de Poduri și Șosele” iar în semiilustrație “Universitatea Politehnica - BUCUREȘTI” și imaginea din prim plan a primului sediu a Școlii Naționale de Poduri și Șosele din Calea Griviței nr. 132. Lui Gheorghe Duca i se datorează începerea în 1884 a lucrărilor pentru construirea localului Școlii Naționale de Poduri și Șosele cu o capacitate inițială de 100 de studenți, local amplasat pe strada Polizu, colț cu Calea Griviței. Localul de 5.000 mp cuprindea un amfiteatru, mai multe săli de curs, laboratoarele de chimie, fizică, încercări mecanice, precum și săli de desen, biblioteca și un muzeu. În planul secund este clădirea rectoratului din noul complex al Universității Politehnice București realizat în 1970 de către echipa condusă de Octav Doicescu. Pe marca fixă de 2500 L este portretul ing. Gheorghe Duca (1847 - 1899). Este aplicată o ștampilă „prima zi a emisiunii” cu înscrisul “MLPTL - AGIR 29 octombrie 2001”.



Plic cod 060 / 2005 având portretele următoarelor personalități pe partea unde se înscrie de obicei legenda:
Constantinescu George (Gogu) 1881 - 1965, Coandă Henri 1886 - 1972, Radu Elie 1853 - 1931, Ionescu de la Brad 1818 - 1891, Mihai Manoilescu 1891 - 1950, Grigore Moisil 1906 - 1973 și Tudor A. Tănăsescu 1901 - 1961. În semiilustrația sub care este înscris „Congresul Asociației Generale a Inginerilor din România - 2005” este locomotiva cu abur „Pacific”, un avion și alte elemente de comunicație străjuite de „Coloana Infinitului” a lui Brâncuși. Marca fixă este în valoare de 5000 L și are sigla și înscrisul AGIR. Este aplicată o stampilă „prima zi a emisiunii” cu înscrisul „Congresul AGIR 16 decembrie 2005”.



Plic cod 139 / 2006 cu legenda „Asociația Generală a Inginerilor din România” având ca semiilustrație „Al VII-lea Simpozion Științific al Inginerilor Români de Pretutindeni (București, 14 - 15 septembrie 2006)”. Pe imagine este înscris „SINGRO 2006” și sunt instrumente specifice: creion, compas, riglă. Marca fixă este în valoare de 50 bani și are sigla AGIR. Este aplicată o stampilă „prima zi a emisiunii” cu înscrisul „AGIR 14 septembrie 2006”

În anul 1923 s-a încercat fuzionarea cu Societatea Politehnica care după cum se cunoaște a luat ființă în anul 1881 la inițiativa inginerilor proiectanți și constructori ai primei linii de cale ferată construită prin contribuția inteligenței autohtone, Buzău - Râmnicu Sărat - Focșani - Mărășești. Nu s-a reușit atunci ci deabia în anul 1949, mai mult formală și forțată, fără rezultate notabile.

Imediat după revoluție o serie de ingineri cu vechi state de funcții, au avut curajul să repună în drepturi ca un continuator de drept - Asociația Generală a Inginerilor din România fiind ales ca președinte dr. ing. Mihai Mihăiță, personalitate marcantă tot din activitatea feroviară unde a deținut și funcții importante, fiind reales ca președinte la congresele asociației de până în prezent.

Am considerat să completez cele prezentate în prima parte a articolului din buletinul Filatelistul Feroviar nr. 52 (3 / august 2008) putând prezenta prin „vocea” autorizată a președintelui actualele preocupări ale A.G.I.R.

„Prin publicațiile noastre <Univers ingineresc> și <Buletin



„1881 - 1991, 110 ani de la înființarea Societății Politehnica “



„14 sept. 1895 - 14 sept. 1995, 100 de ani de la punerea în funcțiune a Podului Carol I de la Cernavoda.”



„120 de ani de la prima cale ferată Buzău - Mărășești realizată de inginerii români și înființarea „Societății Politehnice 1881 - 2001”

A.G.I.R. > am încercat și am reușit, să facem cunoscute problemele și frământările noastre legate de profesia de inginer în România de azi, pe care o dorim mai bogată, mai frumoasă, cu oameni care să se bucure de viață. ... Prin Editura A.G.I.R., cea mai importantă editură tehnică din țară s-au tipărit sute de titluri de specialitate, constituindu-se într-un centru im-

portant de cultură tehnică cunoscută în toată țara. ... Acum la sfârșitul expunerii mele este necesar și oportun să spun că cea dintâi funcție a fost și este promovarea științei și tehnicii și punerea competenței tehnice în mod liber în serviciul națiunii folosind libertatea cuvântului și a cțiunii realizând ceea ce acum putem numi opinia publică tehnică.”

„SĂ NE ASUMĂM ACEASTĂ SĂRBĂTOARE CA PE O ACTIVITATE DE PARTICIPARE LA REÎNOIREA PROPRIULUI NOSTRU POPOR !”

În aulă au fost expuse panouri cu afișe privind unele publicații ale asociației, imagini de la unele activități anterioare și cu piese filatelice și numismatice realizate la inițiativa A.G.I.R. încă din anul 1943 și până în prezent. În numărul anterior al buletinului s-au redat imaginile mărcilor poștale ce au „semnătura” A.G.I.R. iar în cuprinsul materialului am prezentat plicuri cu ștampile ocazionale și piese numismatice care au marcat unele activități ale asociației sau ale personalităților care au onorat activitatea acesteia (unele nu s-au introdus deoarece nu ar fi fost reușit redat în buletin), din colecția ing. Marius Mihăiță.

ing. Gabriel MĂRGINEANU - Iași

Poligonul de încercări feroviare – Făurei



În țările vest - europene cu tradiție în construcția de locomotive cu abur, diesel, electrice, automotoare sau alte vehicule feroviare convenționale sau neconvenționale sunt amenajate de regulă de firmele constructoare, linii special amenajate pentru probarea produ-

selor înainte de a fi verificate pe liniile administrației feroviare.

În România s-a realizat o astfel de amenajare în anii 1975 - 1978 în cadrul înțelegerilor cu țările socialiste din fosta CAER (Comisia de Ajutor Economic Reciproc) în care până în anul 1989 s-au efectuat probe la materialul rulant și echipamentul feroviar al țărilor din acest sistem. Amenajarea este cunoscută sub denumirea „Poligonul de încercări feroviare Făurei” (după planul consultat) și aparține Institutului de Cercetări și Proiectări Tehnologice în Transporturi București (I.C.P.T.T.). Mai este utiliza-

tă denumirea „Baza de încercări feroviare - Făurei” iar în limbajul uzual „Inelul de la Făurei”.

Fabricile constructoare au unele amenajări în incintă pentru verificarea unor parametri constructivi ceruți de beneficiar dar pentru a cunoaște comportarea în condițiile de circulație sunt necesare probe înainte de a fi acceptate sau omologate de administrația feroviară care a comandat produsul.

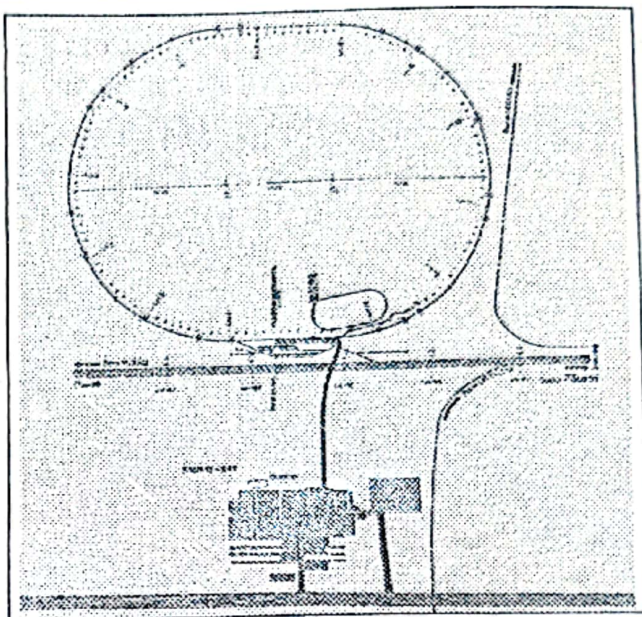
Poligonul de încercări de la Făurei oferă astfel de posibilități având în vedere modul cum a fost conceput. Este amplasat la 4,5 km de stația de cale ferată Făurei și are legătură cu liniile din stație. Stația Făurei este pe linia dublă electrificată Buzău - Făurei. Terenul a fost ales deoarece în această stație - nod de cale ferată, se intersectează cinci direcții de trasee feroviare: spre București prin Urziceni, spre Brăila - Galați, spre Buzău, spre Iași prin Tecuci și spre Constanța prin Fetești. Apoi în zonă - Câmpia Bărăganului, sunt condiții climatice favorabile probelor. Pe timp calduros sunt precipitații puține dar iarna sunt dese înzăpeziri deoarece vântul poate atinge viteze până la 80 - 100 km

/h și temperaturile variază de la minus 30 grade Celsius la plus 50 grade Celsius.

Liniile din incinta poligonului cu ecartament de 1.435 mm însumează cca 20 km din care inelul mare are 13,7 km iar inelul mic are 2,2 km, restul fiind linii de garare, manevră sau alte probe. Pe inelul mare se poate circula cu viteza maximă de 200 km/h, este electrificată în curent alternativ monofazat de 27 KV și 50 Hz și pe traseu sunt 14 poduri și 5 semibarriere automate. Linia este prinsă pe traverse de beton și sunt mai multe tipuri de șină pe porțiunile din inel, sarcina pe osie fiind admisă până la 25 tone. Se întâlnesc schimbătoare de cale (macazuri) linia având curbe și contracurbe și este înzestrată cu bloc de linie automat. Pe inelul mic sunt 5 poduri.

Amenajările de pe cele două inele dau posibilitatea verificării unor parametri constructivi ai materialului rulant, la pozarea și stabilitatea căii, a sistemului de semnalizare, a comportării catenarii, a sistemului de frânare și înscriere în curbe și altele. Se poate determina rezistența întâmpinată de materialul rulant, calitatea mersului, comportamentul sistemului de cuplare (cu șurub sau cuplă automată), nivelul zgometului și influența condițiilor atmosferice din zonă asupra întregului echipament în timpul circulației. Printre posibilitățile de verificare sunt și condițiile de protecție a oamenilor și a instalațiilor sub influența tracțiunii electrice, modul cum se comportă încărcătura în vagoane în raport cu modul de fixare folosit și alți parametri constructivi ai ansamblului feroviar. Se organizează și cursuri de pregătire profesională și de inițiere în noi soluții tehnologice.

Rezultatele conduc la aprecierea realizării performanțelor dorite dar și la stabilirea de noi

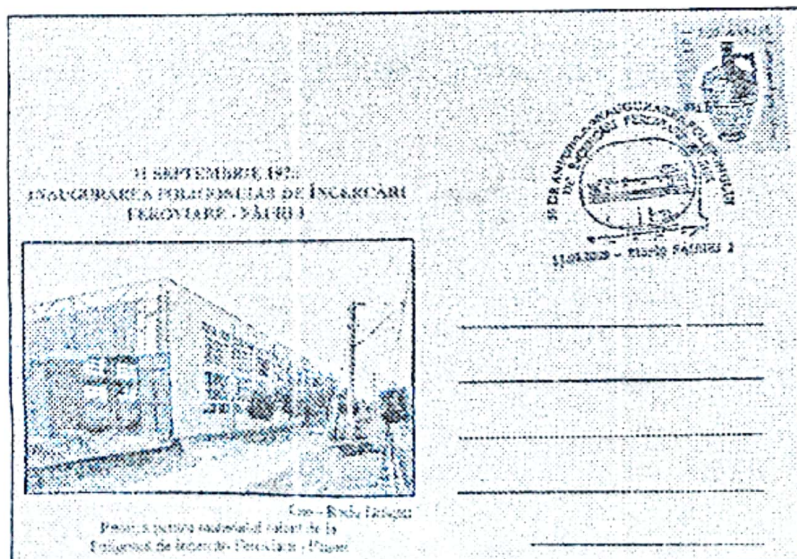


soluții constructive îmbunătățite sau eliminarea în viitor a deficiențelor constate, stabilirea de noi procedee de lucru.

Pe lângă cele două linii în inel (de aici și denumirea de „Inelul de la Făurei”) cu instalațiile aferente, la poligon este o hală pentru materialul rulant cu canale de revizie, vinciuri, pod rulant, ateliere anexă pentru unele intervenții la materialul rulant și la instalațiile din incintă, pentru adăpostirea materialului rulant sosit la probe. Având în vedere că probele pot dura și câteva zile, pe lângă clădirea administrativă (de exploatare) sunt și spații pentru cazarea personalului care participă la probe, o centrală termică, depozit pentru combustibil, lubrefianți și materiale. Când este cazul se asigură traducători pentru limbile engleză, germană, rusă, franceză și spaniolă precum și transportul auto pentru persoane sau materiale.

Inaugurarea Poligonului de încercări feroviare Făurei s-a făcut în ziua de 11 septembrie 1978 – acum 30 de ani, în prezența șefului Departamentului Căi Ferate – ing. Iulian Tudose, a proiectanților și cercetătorilor din Institutul de Cercetări și Proiectări Tehnologice în Transporturi, reprezentanți ai constructorilor, din administrația feroviară și a uzinelor constructoare de material rulant sau echipament pentru instalațiile feroviare.

În anul inaugurării poligonului existau în lume amenajate astfel de poligoane și dintre cele din Europa, inelul de la Făurei era singurul pe





care se putea circula cu 200 km / h și singura amenajare de acest gen din sud - estul Europei. Până în prezent s-au făcut probe la materialul rulant din țara noastră de la Uzinele „23 August” București, Întreprinderea „Electroputere” Craiova, apoi din Polonia, Bulgaria și alte țări este europene.

Stabilirea recordurilor de viteză se organizează de regulă pe liniile rețelei feroviare cu materialul verificat anterior în astfel de poli-goane.

Și la asemenea construcții se produc uzuri normale atât fizice cât și morale la toate instalațiile și echipamentele și a celorlalte construcții din incintă astfel că s-a apelat la fondurile europene în vederea aducerii la parametrii proiectați inițial a performanțelor tehnice, în plus, dotările tehnice vor fi făcute la cel mai înalt nivel.

Din partea Asociației Filateliștilor Feroviari din România s-a apreciat că pentru o asemenea construcție cu dotările care le are pentru asigurarea unei bune siguranțe în activitatea la calea ferată, care a împlinit 30 de ani de la inaugurare, este un moment însemnat și a fost marcat cu o ștampilă ocazională cu textul „30 de ani de la inaugurarea Poligonului de încercări feroviare Făurei” aplicată în data de 11 septembrie 2008 la Făurei pe un plic ocazional color cu legenda „11 septembrie 1978 / inaugurarea Poligonului de încercări feroviare - Făurei” și în semiilustrație „Remiza pentru materialul rulant de la Poligonul de încercări feroviare - Făurei” după o fotografie realizată de Radu Drăgan care sunt redată în cuprinsul documentarului împreună cu schița a poligonului și a localizării inelului de la Făurei în rețeaua CFR.

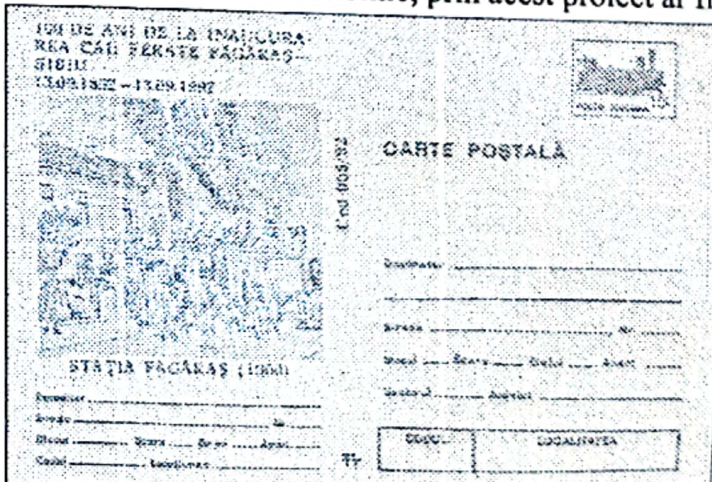
ing. Gabriel MĂRGINEANU - Iași

Centenarul căii ferate Făgăraș - Brașov

Importanța magistrală din actuala rețea feroviară română, calea ferată Sibiu - Brașov s-a constituit începând cu ziua de 22 noiembrie 1892 când s-a inaugurat linia de cale ferată între Sibiu și Făgăraș. În atmosfera de sărbătoare care a marcat momentul intrării „calului de foc” în Țara Făgărașului, numeroșii români ce au întâmpinat trenul inaugural al căii ferate Sibiu - Făgăraș nu au ezitat să-și exprime dorința unanimă de a duce mai departe „drumul de fier”, către Brașov iar de aici, traversând frontiera de la Predeal, de a crea o legătură feroviară cu frații lor aflați la sud de Carpați. O astfel de inițiativă nu a fost însă agreată de autoritățile de la Budapesta, statul maghiar nedorind să investească nici-o sumă de bani pentru construcția unei linii ce ar fi urmat să lege Țara Făgărașului cu Țara Bârsei, două zone locuite cu o compactă populație românească.

După numeroase intervenții ale locuitorilor din Comitatele Făgărașului și Brașovului au reușit să-și impună voința, Mini-

sterul Comunicațiilor de la Budapesta demarând studiul a trei variante pentru viitoarea legătură feroviară. Dintre aceste propuneri cea mai agreată de guvernul maghiar era realizarea unei joncțiuni între orașul Făgăraș și magistrala feroviară Oradea - Sighișoara - Brașov. Lipsit de fundament economic, prin acest proiect ar fi



Stația Făgăraș (1900) - c.s.p.i. cod 065 / 92

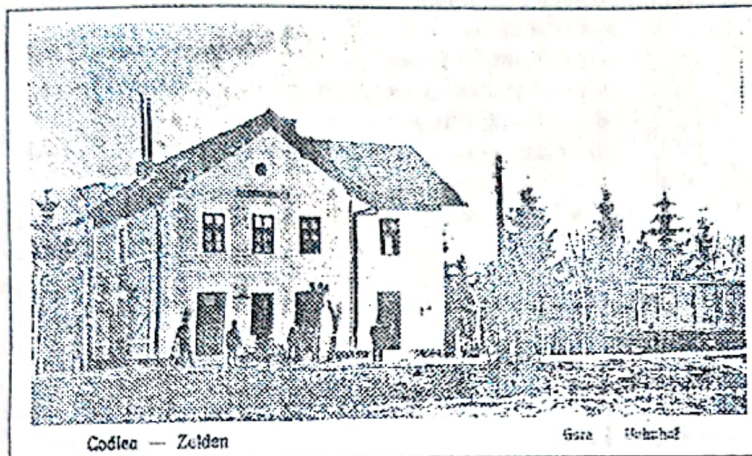
însemnat îndepărtarea definitivă a căilor ferate de toate localitățile situate între Șercaia și Ghimbav. Cel de al doilea proiect, ce avea să devină traseul viitoarei căi ferate Făgăraș – Bra-

șov, propunea traversarea comunelor Șercaia, Șinca Veche, Șinca Nouă, Vlădeni, Tântari (Dumbrăvița Bârsei), Codlea și Ghimbav până la Bartolomeu, punct în care urma să fie realizată joncțiunea cu linia Brașov – Zărnești. O a treia variantă propunea construcția unei linii ce urma să traverseze o vale secundară a Munților Persani până la Zărnești, localitate de unde traseul ar fi continuat spre Brașov folosind calea ferată Brașov – Zărnești care fusese proaspăt inaugurată la 24 iunie 1892.

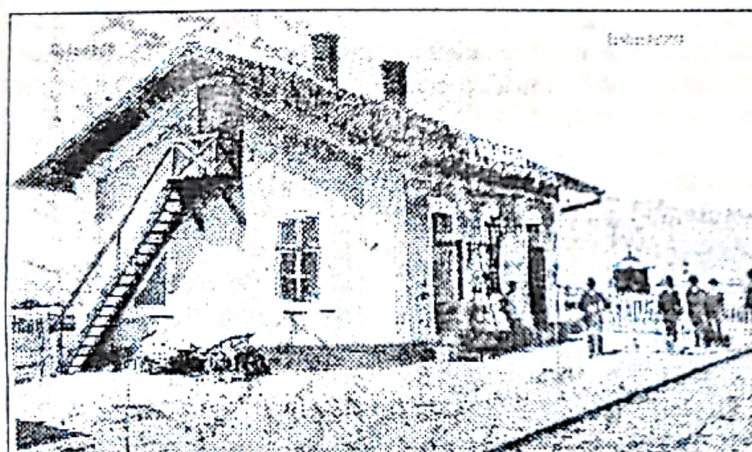
Au urmat nesfârșite tratative încheiate la 1 noiembrie a anului 1892, moment când Ministerul Comerțului de la Budapesta a acordat deputatului Iosif W. Flitsch concesiunea pentru construcția căii ferate Făgăraș – Brașov. Anterior, aceeași concesiune fusese acordată și lui Carl Palpay, ea fiind anulată la 9 septembrie 1892 din cauza lipsei de capital a concesionarului.

Criza financiară ce-a afectat grav Imperiul Austro-Ungar în anii sfârșitului de secol XIX și la începutul secolului XX nu a ocolit nici proiectul căii ferate Făgăraș – Brașov, peste toate vechile concesiuni așternându-se încet uitarea. Abia după alți cinci ani firma „Mandel și Revesz” – Budapesta a apelat la sprijinul primarului orașului Brașov solicitându-i o contribuție de 60.000 de forinți, bani ce urmau să fie folosiți pentru demararea lucrărilor la cei 68 de kilometri și la cele 10 stații ale viitoarei linii ce ar fi urmat să deservască nu mai puțin de 60 de comune și sate.

În tot acest timp au fost inițiate nenumărate tratative rămase fără succes fiind acordată chiar și o nouă concesiune firmei „Beldy Tivadar”. Decisivă pentru existența viitoarei legături feroviare a fost ziua de 3 octombrie 1897, dată la care Ministerul Comerțului prin Decizia nr. 51808 a aprobat demararea lucrărilor de construcție a căii ferate Făgăraș – Brașov. După alți șapte ani de încercări, tratative și după adevărate eforturi supraomenești depuse de concesionarii confrunțați permanent cu pericolul falimentului, în anul 1904 Ministerul Comerțului de la Budapesta a stabilit capitalul necesar deschiderii complete a liniei, un procent de 65%



Gara Codlea - cpi. editată - Verlag H. Cristel, Codlea - Zaiden / karten nr. 28, necirculată



Gara Ghimbav - cpi. color, circulată în anul 1905, fără alte date identificare



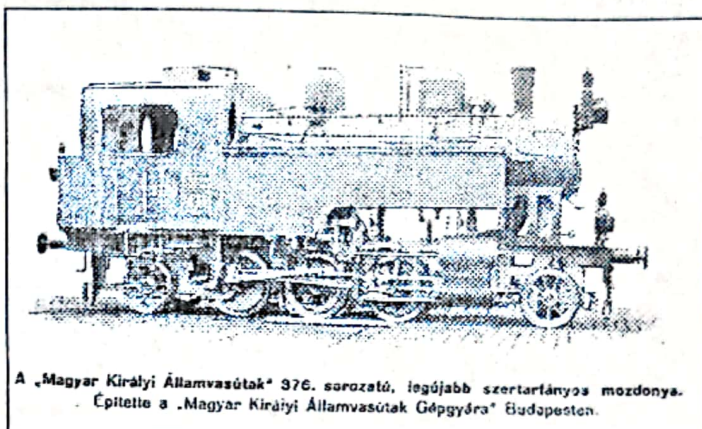
Gara Brașov - cpi. color (nuanță verde - gri), necirculată, identificare "E"

din cele 7.064.000 de koroane urmând să fie asigurat prin emiterea de acțiuni de capital iar restul de 35%, prin emiterea de acțiuni de prioritate. În van au așteptat concesionarii ajutorul guvernului austro-ungar care a fost de acord să acopere doar 18% din valoarea acțiunilor de prioritate, restul de 17% fiind obținut din subscripțiile acordate prin truda locuitorilor din Comitatele Făgăraș (400.000 de koroane) și Brașov (60.000 de koroane), din orașul Brașov (60.000 de koroane), din comunele Codlea (ce a subscris 50.000 de koroane și a oferit în mod gratuit, terenuri valorând alte 40.000 de koroane), Ghimbav (8.000 de koroane) și a celor din restul comunelor traversate de viitoarea cale ferată (70.000 de koroane). Cu toate acestea, din cauza lipsei unei diferențe de 472.000 de koroane, deschiderea șantierului căii ferate Făgăraș – Brașov a fost încă odată amânată, concesionarilor desperați fiindu-le într-un târziu acordată o majorare a subscripțiilor Comitatului și orașului Brașov.

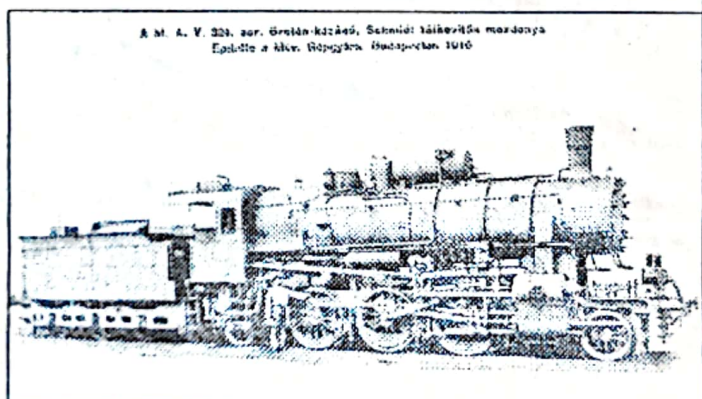
În primăvara anului 1907 firmele „Mandel și Revesz” și „Frații Grunwald și Schiffer” asociate la 17 martie 1906 au demarat, în sfârșit, lucrările la viitoarea legătură feroviară. După numai un an, la ora 9 și 30 de minute a zilei de 28 iulie 1908, trenul de probă împodobit ca pentru o mare sărbătoare a pornit spre Brașov. Comisia de recepție condusă de reprezentantul Ministerului Comerțului de la Budapesta – Layos Finaly, însoțit de deputatul Nicolae Șerban și de Vicecomitele Făgărașului au inaugurat primele două tronsoane ale liniei: Făgăraș – Șinca Veche și Homorod – Bartolomeu. O lună mai târziu, la 30 august 1908 fără ca momentul să fie marcat prin prea multe festivități, au început să circule primele două trenuri mixte între Făgăraș și Brașov chiar dacă tronsonul Șinca Veche – Homorod putea fi străbătut de către pasagerii lor numai folosind trăsurile cu cai.

Odată cu finalizarea construcției tunelului Diana lung de 535 de metri și a celor două viaducte de beton armat de la Șinca în ziua de 6 noiembrie 1908, în prezența trimisului special al guvernului maghiar – Dr. Stettina și a mai multor personalități locale, a avut loc recepția definitivă a liniei, trenul inaugural pornind la ora 9 dimineața din gara orașului Brașov. În mica ga-

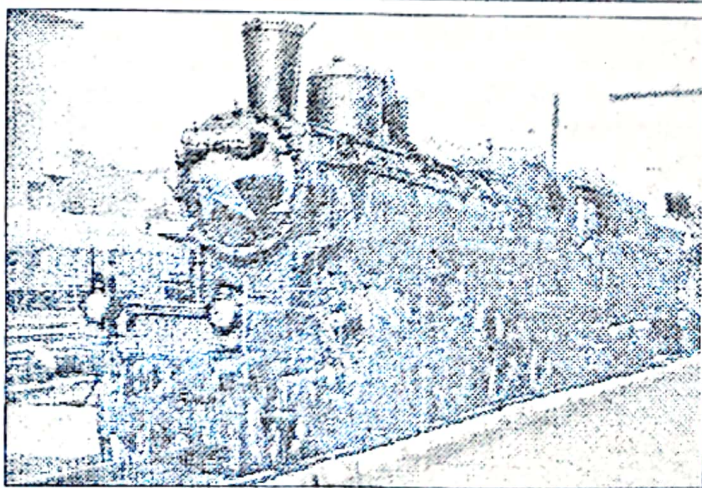
ră din comuna Șinca personalitățile venite din spre Brașov au fost întâmpinate de oaspeții sosiți cu un alt tren plecat de la Făgăraș, toți cei



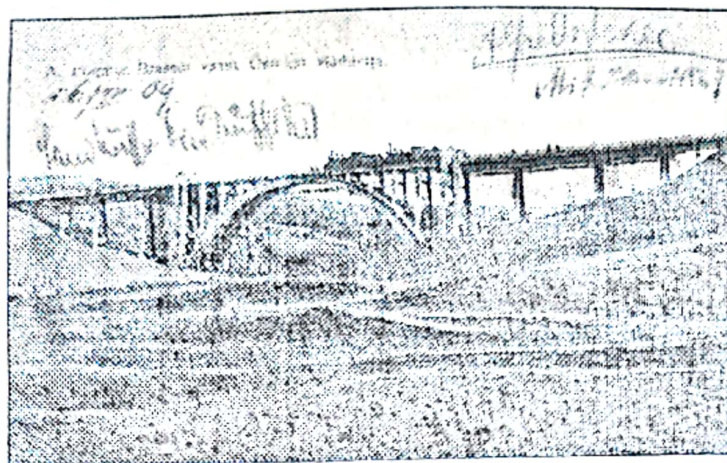
Locomotiva cu abur seria 376.000 - cpi alb/negru, necirculată, editată Hir - Asz Nyomda, Balssagyermat



Locomotiva cu abur seria 324.000 - cpi. alb/negru, necircualtă, editată Hir - Asz Nyomda, Balassagyarmat



Locomotiva cu abur 327.103 (1966) - cpi alb / negru, necirculată, editată de MAV Nostalgia kft.



Copie după o cpi circulantă în anul 1909 cu viaductul Șincai pe care se află 2 locomotive cu abur din seria MAV 326.000. Viaductul se afla pe traseul abandonat în anul 1943 prin construirea variantei Valea Homorod - Șercaia pe care se circulă în prezent (copie oferită de ing. E. Ionescu din Cluj Napoca)

prezenți fiind invitați să servească masa de prânz oferită de concesionarii liniei. După amiază trenul inaugural s-a reîntors la Brașov unde, la restaurantul Reduta concesionarii liniei au oferit un fastuos banchet pentru 300 de persoane.

De-a lungul existenței sale calea ferată Făgăraș - Brașov a avut trei administratori diferiți. Astfel, începând de la deschiderea sa și până în anul 1939 a fost inclusă în cadrul rețelei feroviare exploatate de „Societatea Căilor Ferate Locale ale Ardealului de Sud” care a fost constituită la 18 decembrie 1908 prin fuziunea ce a avut loc între „Societatea Căilor Ferate Vicinale pe Acțiuni Făgăraș - Avrig” și cu „Societatea Anonimă a Căii Ferate Vicinale Sibiu - Avrig”. Deși din anul 1920 linia a trecut în mod oficial în exploatarea nou înființatei Regionale CFR Brașov, ea a intrat în proprietatea statului român abia în anul 1939 fiind răscumpărată prin actul de vânzare - cumpărare autentificat cu procesul - verbal nr. 44921 emis de Tribunalul Ilfov.

Odată cu intrarea României în cel de al Doilea Război Mondial magistrala feroviară Arad - București a devenit din ce în ce mai solicitată de numeroasele transporturi militare germane fiind tranzitată în fiecare zi de tot mai multe garnituri încărcate cu trupe, armament, muniții,

hrană și diverse alte materiale destinate arma-telor ce înaintau pe frontul de est. Nemaiputând satisface condițiile necesare pentru circulația trenurilor în condiții de deplină siguranță, ve-chiul traseu al sectorului de linie cuprins între stațiile Valea Homorod și Șercaia a fost reconstruit complet. Astfel, în perioada 1 aprilie 1941 - 9 noiembrie 1943 personalul Inspecției II Lucrări Speciale Pre-deal - Secția de Construcții Vlădeni Ar-deal, sub conducerea inginerilor Ion Rus-mănică, Teodor Seimeanu, Valentin Rosi-anu a realizat o variantă feroviară lungă de 16,2 kilometri, ce a făcut posibilă redu-cerea declivității de la 18,3‰ la 12‰ și sporirea cu 100 de metri a razei curbelor de la 250, la 350 de metri.

După anul 1948 vechiul traseu a fost parțial demontat, cele două viaducte de beton armat realizate de dr. ing. Szilard Zielinsky pe arce izolate și în curbă - primele construcții de acest tip din România, care prezentau numeroase fisuri și tune-lul Diana (535 de metri lungime) care nu mai core-spundea gabaritului de liberă trecere a trenurilor au fost abandonate, astăzi fiind funcțională în regim de linie industrială înfun-dată numai porțiunea cuprinsă între stațiile Șercaia și Șinca Veche.

Între anii 1963 - 1976 calea ferată Făgăraș - Brașov a beneficiat de ample lucrări de modernizare a sistemelor de semnalizare și de comunicații, în stații fiind introduse instalații de centralizare electrodinamică a macazurilor iar pe întreaga secție s-a dat în funcție sistemul de bloc de linie automat pentru cale simplă, lucrare finalizată complet în anul 1977.

De-a lungul celor 100 de ani care au trecut de la deschiderea căii ferate Făgăraș - Brașov remorcarea trenurilor pe această secție s-a făcut utilizând locomotivele cu abur din seriile 375, 376, 324, 327, 230, 50.100 și 150.000 înscrise în parcul depourilor Brașov și Sibiu, după anul 1964 locul acestora fiind luat de locomotivele diesel electrice din seria 060 DA 2100 și diesel hidraulice din seria 040 DHC 1250 înlocuite astăzi parțial de modernele automotoare diesel tip Siemens Desiro.

Andrei BERINDE - Brașov

**AUTORII AU RESPONSABILITATEA JURIDICĂ CONFORM
LEGISLAȚIEI ÎN VIGOARE PENTRU CONȚINUTUL ARTICOLELOR, A
OPINIILOR EXPRIMATE ÎN CELE PUBLICATE**

Poșta Principatului Moldova (II)



1 - 6. - Caii

Ne putem închipui în ce stadiu de dezvoltare era omenirea dacă nu exista calul? Dar pentru că a existat a fost dresat de oameni exasperați de viteza care o dezvoltau boii, bivolii, elefanții, cătării, cămilele. Dromaderii erau mari viteziști dar erau incomozi la călărit. Acum mai bine de 4.000 de ani chinezii foloseau caii în expedițiile lor militare. Ba mai mult, tot pe atunci, ei erau în altă parte dresați. Dovadă este manualul de echitație scris în cuneiformă pe tăblițe de lut la Boghaskem. Timpul trece și pe la 1.800 î.Hr. calul apare în vest ducând în spinare hicsosii cu destinația Egipt. Egiptenii se învață cu aceste animale fără a le crește și după 200 de ani îi înving pe khatiși veniți cu 2.500 care de luptă. Dar prima armată adevărată de cavalerie cunoscută a fost aceea a asirienilor care au invadat Egiptul (40).

Folosindu-se de cai, hunii au deranjat mulți ani Europa. În marș, fiecare călăreț avea în plus încă trei cai duși în herghelie. Când calul de sub el obosea, era descălecat și încăleca altul.

Dar ce a rămas mult timp în memoria oamenilor erau năvălirile tătarilor. Apăreau brusc semănând groază în Europa. Numai panzerul lui Dolfi în prima parte a celui de al doilea război mondial s-au apropiat puțin de performanțele cavaleriei tătare.

Putea să rămâi celebru și fără ajutorul calului. Grecii și adversarii lor în bătălia de la Maraton nu au avut cai - dacă aveau astăzi nu mai exista proba athletică de 42 km.

Caii noștri faimoși erau căutați de către armatele altor țări. În special iepele erau cumpărate de statele germane - Prusia, Austria, pentru prăsilă fiind rezistente la intemperii. Aceste animale trăiau și iarna în aer liber, cu hrana se descurcau singure mulțumindu-se iarna cu crenguțe din copaci. Cu aceste însușiri erau încrucișate cu armăsarii locali și dădeau naștere la urmași rezistenți apreciați de armată ale căror cai frumoși, voinici și grași erau adăpostiți în grajduri și hrăniți bine, nu rezistau la o ploaie rece sau mai rău, la o lapoviță urmată de îngheț. Caii turcilor erau mai rapizi decât ai noștri dar

mai sensibili atunci când războiul era dus pe timp de iarnă prin Rusia sau Polonia.

Și la noi existau diferențe între caii de birje și cei de poștă. În anul 1866 a venit în țară viitorul domnitor Carol poposind la Craiova în drum spre București. „Se hotărâ pentru seară plecarea; cum nu erau trăsurile de poștă (cărute) suficiente se înjgheabă trăsurile de poștă cu cai de birje care anevoie puteau să meargă la iuteala cailor de poștă” (41).

În poștele noastre nu erau cai cât de cât de calitate. Antreprenorii până în anul 1950 când au fost obligați să cumpere cai mari de mărimea 14, cumpărau cai ieftini sperând că vor rezista 4 ani cât ținea antrepriza. Ba mai mult, au fost cazuri când la începutul antreprizei erau prezentați inspectorilor cai corespunzători iar după plecarea acestora, caii erau schimbați cu alții total necorespunzători. Un cal de mărimea 14 înlocuia doi cai folosiți curent la noi. Și așa cum erau mici, erau buni dacă nu se fura din hrana lor. Toți furau începând cu antreprenorul și terminând cu surugiul care le vindea rația de fân pe rachiu.

Dacă cei din poște protejau cât de cât aceste animale, nu la fel se întâmpla când eram ocupați de ruși. Curierii lor fugăreau caii până mureau. Toa așa procedau în situații excepționale până în anul 1850 și curierii noștri (nu și surugii). Un cal de poștă era condamnat la moarte. Erau proverbiale cuvintele „curat cal de olac” sau „mână ca un olac” (42). Iată cum i-au văzut pe acești cai chinuți înaintașii noștri:

Fostul Bei de Samos, Ioan Ghica îi scrie despre acest aspect lui Vasile Alecsandri: „Caii vestitului Privelegie (antreprenor de poște - n.a.) avea privilegiul de a se hrăni cu răbdări prăjite, cum zicea surugiul, mâncarea care-i făceau seci la pânțele și ușori la carne, te duceau într-o goană de la o poștă la alta, alergau cât pu-teau biete dobitoace, negreșit cu speranța, totdeauna înșelată, că dincolo vor căpăta câteva dramuri de ovăz. M-au dus de la Focșani la Iași ca vântul.” (43).

Și Nicolae Iorga a scris cu amărăciune câteva rânduri despre cai. „Slăbiciunea și pipernici-rea lor este neînchipuită și dovedește că în scheletele acoperite cu o blană năpărlită, jupită și stropită de sângele mușcăturilor de tăuni și de bice, poate să mai dăinuiească un chinuit suflet de dobitoc.” (44).

ISTORIE POSTALĂ

Poșta Principatului Moldova (II)



1 - 6. - Caii

Ne putem închipui în ce stadiu de dezvoltare era omenirea dacă nu exista calul? Dar pentru că a existat a fost dresat de oameni exasperați de viteza care o dezvoltau boii, bivolii, elefanții, cătării, cămilele. Dromaderii erau mari viteziști dar erau incomozi la călărit. Acum mai bine de 4.000 de ani chinezii foloseau caii în expedițiile lor militare. Ba mai mult, tot pe atunci, ei erau în altă parte dresați. Dovadă este manualul de echitație scris în cuneiformă pe tăblițe de lut la Boghaskem. Timpul trece și pe la 1.800 î.Hr. calul apare în vest ducând în spinare hicsosii cu destinația Egipt. Egiptenii se învață cu aceste animale fără a le crește și după 200 de ani îi înving pe khatiși veniți cu 2.500 care de luptă. Dar prima armată adevărată de cavalerie cunoscută a fost aceea a asirienilor care au invadat Egiptul (40).

Folosindu-se de cai, hunii au deranjat mulți ani Europa. În marș, fiecare călăreț avea în plus încă trei cai duși în herghelie. Când calul de sub el obosea, era descălecat și încăleca altul.

Dar ce a rămas mult timp în memoria oamenilor erau năvălirile tătarilor. Apăreau brusc semănând groază în Europa. Numai panzerul lui Dolfi în prima parte a celui de al doilea război mondial s-au apropiat puțin de performanțele cavaleriei tătare.

Putea să rămâi celebru și fără ajutorul calului. Grecii și adversarii lor în bătălia de la Maraton nu au avut cai – dacă aveau astăzi nu mai exista proba athletică de 42 km.

Caii noștri faimoși erau căutați de către armatele altor țări. În special iepele erau cumpărate de statele germane – Prusia, Austria, pentru prăsilă fiind rezistente la intemperii. Aceste animale trăiau și iarna în aer liber, cu hrana se descurcau singure mulțumindu-se iarna cu crenguțe din copaci. Cu aceste însușiri erau încrucișate cu armăsarii locali și dădeau naștere la urmași rezistenți apreciați de armată ale căror cai frumoși, voinici și grași erau adăpostiți în grajduri și hrăniți bine, nu rezistau la o ploaie rece sau mai rău, la o lapoviță urmată de îngheț. Caii turcilor erau mai rapizi decât ai noștri dar

mai sensibili atunci când războiul era dus pe timp de iarnă prin Rusia sau Polonia.

Și la noi existau diferențe între caii de birje și cei de poștă. În anul 1866 a venit în țară viitorul domnitor Carol poposind la Craiova în drum spre București. „Se holără pentru seară plecarea; cum nu erau trăsuri de poștă (cărute) suficiente se înjgheabă trăsuri de poștă cu cai de birje care anevoie puteau să meargă la iuteala cailor de poștă” (41).

În poștele noastre nu erau cai cât de cât de calitate. Antreprenorii până în anul 1950 când au fost obligați să cumpere cai mari de mărimea 14, cumpărau cai ieftini sperând că vor rezista 4 ani cât ținea antrepriza. Ba mai mult, au fost cazuri când la începutul antreprizei erau prezentați inspectorilor cai corespunzători iar după plecarea acestora, caii erau schimbați cu alții total necorespunzători. Un cal de mărimea 14 înlocuia doi cai folosiți curent la noi. Și așa cum erau mici, erau buni dacă nu se fura din hrana lor. Toți furau începând cu antreprenorul și terminând cu surugiul care le vindea rația de fân pe rachiu.

Dacă cei din poște protejau cât de cât aceste animale, nu la fel se întâmpla când eram ocupați de ruși. Curierii lor fugăreau caii până mureau. Toa așa procedau în situații excepționale până în anul 1850 și curierii noștri (nu și surugii). Un cal de poștă era condamnat la moarte. Erau proverbiale cuvintele „curat cal de olac” sau „mână ca un olac” (42). Iată cum i-au văzut pe acești cai chinuți înaintașii noștri:

Fostul Bei de Samos, Ioan Ghica îi scrie despre acest aspect lui Vasile Alecsandri: „Caii vestitului Privelegie (antreprenor de poște – n.a.) avea privilegiul de a se hrăni cu răbdări prăjite, cum zicea surugiul, mâncarea care-i făceau seci la pânțe și ușori la carne, te duceau într-o goană de la o poștă la alta, alergau cât pu-teau biete de dobitoace, negreșit cu speranța, totdeauna înșelată, că dincolo vor căpăta câteva dramuri de ovăz. M-au dus de la Focșani la Iași ca vântul.” (43).

Și Nicolae Iorga a scris cu amărăciune câteva rânduri despre cai. „Slăbiciunea și pipernici-re-a lor este neînchipuită și dovedește că în scheletele acoperite cu o blană năpărlită, jupită și stropită de sângele mușcăturilor de tăuni și de bice, poate să mai dăinuiească un chinuit suflet de dobitoc.” (44).

Un străin, în anul 1837, contele rus Dimitroff, trece pe la noi în drum spre Rusia însoțit se pare, de celebrul desenator și peisagist – A. Raffet. Despre drumul parcurs de la Giurgiu la București contele notează: „*Acești cai slabi și nemâncați care deabia sunt legați cu frânghii vechi, duc pe călători cu o extremă viteză (?)*. Surugii cocotați pe cai au încrucișat la mijloc frâul și iatăi urlând și gesticulând ca niște desperați, împingând în galop și fără o preală toată turma de cursieri pe jumătate sălbateci, trăgând o singură trăsură (căruta de poștă). Uneori ciudatul echipaj se năpustește printre ierburi înalte și caii profită spre a smulge din zbor câte o buruiană. Ajunși la stație, caii sunt deshamăți; surugii, semn de satisfacție și pentru a înviora zic ei pe ducipali, le trag tare urechile (erau frecate și la ochi pentru a le trece oboseala) și le dau drumul la pășune.” (45).

Erau și cai favorizați de soartă și de natură: mari, nervoși, plini de energie, de rasă sau nu, neîntrecuți în frumusețe și iuteală și „învățați” – numiți telegari. Ca să meargă la pas acești pe-gași pământeni trebuiau ținuti din hături. Pe timpul lui Matei Ghica v.v. Moldovei (1753 – 1756) a fost eliberată o adeverință pentru suma de 500 lei reprezentând prețul cumpărării unei perechi de telegari dați „*măriei sale lui Matei Ghica pentru rămășiță*.” (4). Sumă foarte mare dacă în acel an „*o copilă de țigancă*” s-a vândut cu 30 lei.

Cei cu stare și prevăzători de frica unei invazii erau tot timpul în alarmă așa cum se proceda și în al doilea război mondial în aviație, când pe orice vreme o parte din mecanici stăteau în carlinga avioanelor ținând motoarele calde și în caz de alarmă piloții gata echipați erau în carlinga avionului cu motorul pornit. De ceva asemănător își aduce aminte din spusele bunicii Sabina Cantacuzino, că prin anul 1840 erau „*...întotdeauna un rând de cai înhamăți în grajd și o căruță de birje se afla în curte gata de plecare. Când sosea alarma că vin turcii sau altă invazie, într-o clipită erau caii puși, saltelele, plăpumile, pernele aruncate pe fe-reastră; se vâra în căruță icoanele, argintăria, câteva blănuri și haine...*” (47).

De pe urma cailor nu se îmbogătea numai Privileghie sau Scufa, alt antreprenor de poște, ci și unii oameni cu minte multă. Acțiunea s-a petrecut în anul 1629. În acel an din scaunul Moldovei pleca Miron Barnovschi care a refuzat să dea încă 40 de pungi de bani peste hărâciul cel mare pentru că nu vroia „*să facă*

asupra țării greutate și obicei” (48). În locul lui venea pe drum noul domn Alexandru Cocu-nu. Boierii caimacani care însoțeau alaiul domnesc ce venea de la Constantinopol, au plecat înainte spre Iași pentru a pregăti ceremonia de înscăunare. Ajunși la Galați au fost înghe-bate în grabă mijloace de transport spre Iași. Cum era sistemul pe atunci, pârălabul de Galați a dat ordin să se ia de la primii ieșiți în cale caii necesari pentru drum. Organizatorii cere-moniei au ajuns la Bârlad unde se duse vestea că trebuiesc doi cai de olac pentru dus boierii caimacani la Iași. Boiernașul Matei Roșca mi-rosind că de aici poate ieși ceva, se prezintă la drumeti cu doi cai buni și sprinteni. În primele zile de domnie printre hârțile prezentate dom-nitorului pentru rezolvare era și una a vornicu-lui de Bârlad în care raporta despre gestul lui Roșca. Tradiția cerea ca vodă să răsplătească a-cest gest. Și așa micul boier prin hrisovul din 28 septembrie 7138 (1629) devine proprietarul si-liștei (loc necultivat pe care a fost un sat) Frun-tișani din jurul târgului Bârlad. Din satul Frun-tișani situat în afara siliștei, va primi venitul din vatra de sat (chiria pentru pământul cu con-structii – adică bordeie, case, acareturi și băta-tură). Din câmpul cu țarină (câmp cultivat) alt venit, din vadul cu moară în gura Similei (pâr-âu) și „*cu tot venitul din tot hotarul, pe unde de vechi a umblat*” (49). Toate acestea pentru doi cai dați când și cui trebuie și nu era un caz singular în acele vremuri.

Caii văd noaptea. Dar nu pot să mă împac cu gândul că pe o noapte de să-ți bagi degetele în ochi, mergând cu căruța de poștă, cu surugiul lângă tine sau călare și el fără să-și vadă măcar un deget, se lasă în sama calului care-l duce pe drum fără a o lua razna, pentru că vede și cul-mea – să ajungă la următoarea poștă.

Caii, animalele domestice, nu au fost între-cuți în viteză pe șosea decât la sfârșitul secolu-lui XIX de către automobile. Caii au detinut recordul de viteză mai bine de 4.000 de ani.

1 - 7. - Harnasamentul

Mult timp după domesticirea calului s-a în-cercat în diferite feluri îmbunătățirea perfor-manțelor cailor. O direcție în care s-a mers a fost aceea a harnasamentului urmărindu-se și confortul calului înhamat sau înșeuat. Târziu, în jurul anului 900, se inventează potcoava care protejează copita pe drum de piatră, zăpadă și ghiață și crește stabilitatea animalului (50). Du-pă alți autori, potcoava a fost inventată de romani la începutul erei noastre. Și boilor care erau folosiți la noi și de poștă, a început să li se

pună potcoave după ce au început să se construiască șosele compactate cu piatră spartă sau pietriș. Potcoavele boilor sunt de fapt niște plăcuțe de fier. Din Asia încep să vină grupuri de barbari sau popoare migratoare. Românii îi numesc pe cei din jurul lor când frați, când lifte păgâne, când țară vecină și prietenă. Aceștia au adus cu ei niște accesorii grozave. Primul accesoriu a fost șeaua căreia îi lipsea ceva ca să fie perfectă. Acest ceva a fost adus în Europa în secolul IV și au fost scările sau scărițele. Acestea dădeau mare stabilitate călărețului în luptă sau în marș când putea ațipi. S-a mai descoperit că după un pic de antrenament puteai fi dus de cal beat fiind (călărețul – bineînțeles). Căderile de pe cal din această cauză apropiindu-se de cifra „0”.

Cum erau croite la noi harnașamentele, aflăm tot din cărți. Un călător străin numit Stanislas Bellanger, în cartea sa „Le keroutsa” publicată în anul 1836 le descrie: „*Două streanguri drept hamuri, două șleaguri (funii sau cu-rele care fac legătura între cal și căruță) și un căpăstru în care animalul își bagă capul sau din care-și scoate capul cu ușurință, iată ce leagă 8, 10, 12 cai la o oiște (bucată de lemn rotund care separă cei doi cai rotași) încă în coaja sa.*” (51).

O altă descriere: „...*hamurile cailor cu tot tacâmul lor erau de streanguri cu gurile de chingă de sfoară bătută; nu se vede fie nici la hamuri nici la cărucior; erau numai lemn și funii de cânepă.*” (52).

Odată cu trecerea timpului au crescut și pretențiile Ocârmuirii din Moldova. Antreprenorii au fost obligați să cumpere cai mari care să-i înlocuiască pe cei mici. Odată cu aceasta au devenit obligatorii harnașamentele de piele, numai șleaurile puteau fi de sfoară pusă în două și gudronate periodic. Și totuși, în anul 1866 pe drumul parcurs de viitorul domn al Principatelor Române de la Craiova la București, pe drum au fost multe opriri pentru că: „*Înhăimarea cailor era mai mult decât primitivă; în tot momentul se rupea*

câte ceva din hamurile subțiri ca niște fire de păiajen.” (53).

Harnașamentele difereau între ele în funcție de vehiculul care era tractat. Într-o catagrafie a unei averi din 1842 găsim: „*4 hamuri de 4 cai telegărești, di peli, vechi*” apreciate că valorează 100 lei. Iar în altă catagrafie din 1850 sunt trecute o pereche de hamuri de doc (pânză) și o pereche de hamuri de „*postalioni*” (vezi Mihai Răzvan Ungureanu – Averiile familiei Gane în „Revista de Istorie Socială” I, Iași 1996, pag. 405 și 419).

1 – 8. – Cărute de poștă

Cineva din Mesopotamia, cam pe la 4.000 î.Hr., a inventat roata – poate întâmplător. Trecanii și se inventează butucul roții. Datorită acestui a fost inventat carul de luptă și apoi căruța cu o osie pentru transportul de marfă. Această minune – roata, atât de banală azi, pe la 1.800 î.Hr. capătă spițe devenind mult mai ușoară și mai rezistentă. După alte surse, roata cu spițe era folosită prin anul 2.700 î.Hr. în Asia Mică. Tot aici, caii de mult domesticiți au fost înhămați la căruțe ușoare prin anul 1.700 î.Hr. Cineva care stătea degeaba și gândea prin jurul anului 1.000 î.Hr., mai pune încă o osie cu roți inventând căruța cu 4 roți. Târziu tare, cam peste 2.500 ani, se construiește prima calească (54). Și tot de la atâția ani de la prima căruță cu 4 roți, nimănui nu i-a venit ideea să facă osia din față a căruței pivotantă. Și când în sfârșit a fost inventată, în Germania a fost pusă la o mașinărie pentru spargerea zidurilor cu lovituri de berbec, căruța fiind împinsă de 6 cai (55).

Serviciul de diligențe era efectuat de pe timpul romanilor. Apoi, după dispariția Imperiului



Căruță de poștă din țările române între 1830 - 1850 (preluată din lucrarea lui C. N. Minescu „Istoria Poștelor Române” din anul 1916)

Roman de Apus, dispar și drumurile cele vechi, nefiind întreținute. Trăsurile de diligență apar abia pe la jumătatea secolului XVI care, comparate cu călătoriile oamenilor de vază ce călătoreau în trăsuri la pas însoțiți fiind de o suită pedestră numeroasă, acestea circulau la viteza de trap sau galop dacă drumul permitea. Primul record de viteză al unei diligențe consemnat în documente este cel din anul 1619 stabilit de Ludovic al XIII-lea al Franței care „...a sărit pe capra unui poștalion, a dat bici cailor și a pornit în galop întins spre Amboise parcurgând distanța de 18 kilometri într-o oră” (56).

Drumurile proaste țin trăsurile în orașe, nu numai la noi. La noi, curse de viteză când drumul permitea, le făceau cei ce aveau o teleagă - căruță foarte ușoară pe două roți numită curent teleguță. La ea erau înhamăți 2 - 4 cai de rasă, frumoși și iuți, numiți telegari.

În Principate pentru călătorii străini, curieri domnești, pentru boieri din administrația țării și mai târziu pentru oricine avea bani existau căruțe de poștă. Despre acestea ne-au rămas multe descrieri dar din păcate, nu am găsit nici-o descriere de pe teritoriul principatelor. Cele câteva desene nu sunt edificatoare.

Cea mai veche descriere se pare că este a unei căruțe de poștă moldo - valahă făcută în anul 1585 de Francois de Pavie care scrie: „...fiecare din noi și-a cumpărat la preț total de 2 sau 3 scuzi cel mult o trăsura trasă de un cal (?) așa cum se face în această țară, atât de joasă și de ușoară încât într-un loc primejdios se poate trece ușor ridicând-o pe umeri. În ea nu se poate încăpea decât o singură persoană cu saltea și merindele sale...” (57). Trebuie spus că acești călători erau însoțiți de cel puțin un surugiu călare care se întorcea cu caii dați călătorilor de către ispravnicul de ținut care-i rechiziționa de la locuitori. Pentru a-și continua călătoria erau înhamăți alți cai dați de ispravnicul pe teritoriul căruia călătorea acel străin.

Toți cei care treceau pe la noi erau impresionati de viteza cu care se circula în comparație cu călătoriile făcute la ei în diligente confortabile dar grele și de aceasta - lente, notându-și în jurnalele lor această aventură. Așa și-a notat W. Wilkinson, englez după nume, ceea ce a văzut și ce-a simțit: „...un soi de căruță, care aduce destul de bine cu cele care în loc de loitre (partea laterală în formă de scară a coșului căruței) au un fel de zăbrele. Este sprijinită pe 4 roți mici, cu cuie de lemn și cu totul nu ajunge să fie mai înaltă decât o roabă. Căruța aceasta este umplută cu paie iar călătorul

trebuie să se așeze și să stea drept în mijlocul ei, cu picioarele băgate în paie...” (58). Călătorii noștri aminteau de micile incidente în trecut, prin scrisori. Astfel, I. Ghica, pe la 1824 spune într-o „scrisoare” către Vasile Alecsandri următoarele: „...în cărucioara care se schimbă din poștă în poștă și care ajunge întotdeauna în trei roate...”.

Un alt călător în trecere pe la noi, nota: „...iar trăsurile (căruțele) de poștă slab construite și încheiate numai cu pene de lemn (cu osia din față fixă, completăm noi), se sfărmau în fiecare clipă sau se răsturnau cu totul. Pe timp rău, la această căruță ușoară se înhamau 13 cai.” (59). Ne putem închipui ce senzație avea călătorul când surugii prinzând o porțiune de drum zvântat și puțin denivelat, lansau cei 13 cai de poștă la cuplu maxim!

Francezul Stanislas Bellanger a măsurat căruța cu care se călătorea la noi publicându-și impresiile în cartea apărută în anul 1836 „Le keroutza”: „Închipuiți-vă o cutie fără capac, înaltă de 30 degete (cca 76 cm), largă de 2 picioare (cca 61 cm), lungă de 3 (cca 91 cm) așezată pe 4 roți construite dintr-o singură bucată cu toporul din gros (fără spițe!) și pe 2 osii de lemn.” (60). La acest bizar mijloc de transport pentru ei, erau înhamăți „opt, zece sau doisprezece cai” în funcție de drum. Pentru confortul călătorilor în ceea ce francezul o numea „troacă”, se puneau un strat de fân. La plecare „surugiul scoate un strigăt ascuțit, sălbatec, își flutură biciul în jurul capului.”. Călătorul din instinct își încleștează mâinile de marginile căruței de poștă „ca un călăreț neîndemânatec de coama calului său năraș” (61).

Se putea călători și cu trăsura proprietate personală. Boierul venea la stația de poștă după ce obținea podorojnă și achita călătoria, cu trăsura trasă de caii lui sau surugii poștei veneau cu caii la conac de unde luau trăsura încărcată cu bagaje și cu boierul în ea (62).

Pe la 1860 la noi se folosea și o altfel de căruță de poștă: „În fiecare vacanță tată-meu se ducea (de la București) la Craiova în olac. Olacul era un cărucior pe două roate, fără arcuiri, înhamat cu 4 sau 6 cai care mergeau tot în galop (?) și se schimbau din poștă în poștă. În olac, în lipsa arcurilor se puneau pentru comoditatea călătorului un braț de paie sau de fân peste un teanc de mărăcini. Surugii conduceau numai în chiote și pocnituri de bici călare pe rotașul (calul de lângă roata căruței) din stânga. Olacul reprezenta <Rapidul> de

azi în mijloacele de comunicare de pe vremea aceia și străbătea distanța de la București la Craiova în 24 de ore, în mers continuu." (63).

Și în fine, cu primitiva căruță de poștă erau aduși de la Dunăre membrii familiei sturionilor, scrumbii și ce mai „pohtea” vodă. Marfa proaspătă ajungea în bună stare pentru că peștilor li se băga în urechi bumbac îmbibat cu spirt fiind apoi înveliți în urzici.

Căruțe mari pentru transportul corespondenței, coletelor și persoanelor folosite și de poșta Moldovei erau fabricate la Brașov și de aici denumite „brașovence”, criticate de călători pentru că nu aveau arcuri. Și nu le aveau pentru că erau scumpe. În interiorul ei, scaunele în număr de șase erau așezate pe leagăne din curele de piele care cică amortizau șocurile. Căruța era acoperită cu coviltir de piele care apăra de ploaie dar nu și de zăpușeală. Pasagerii puteau lua cu ei bagaje mici, cele mari erau taxate de biroul poștei la plecare. Brașovencele erau trase de 8 cai pe drum uscat și de 10 cai pe drum greu. Un călător străin le considera „ca cel mai încet vehicul din lume” (P.M. Florea, op. cit. pag. 77). Alecu Russo amintindu-și de ele spunea „...brașovencele de care ne-a scutit astăzi Dumnezeu pentru odihna ciolanelor noastre...” (64). Ultima brașoveancă folosită de Poșta României pe traseul Tecuci – Nicorești (15 km), circula de 3 ori pe săptămână și a fost retrasă la 31 decembrie 1904 (65).

Atelajele își anunțau trecerea cu un clopot legat la căriuță sau la gâtul unui cal pe la 1851 „...la intrarea în Iași un impiegat (de la bariera orașului) ne-a rugat să scoatem clopotul legat de osie deoarece numai tulumbele pot circula cu clopot prin oraș...” (66).

Pe timpul ocupației ruse în Principatele Române (1828 – 1834) administrația era împănată cu funcționari ruși și unul din ei pe nume Iacovenco, prezintă un proiect privind înființarea serviciului de diligențe la noi. În memoriul justificativ el explica:

„Proprirea de a se da cai de poștă la oameni particulari în Moldova și Valahia pricinuește nu puțină împedicare în treburile lor și sunt lipsiți cu totul de putință de-a face grabnice călătorii de la un loc la altul...Dacă deplin împuternicitul Prezident al Divanelor vei pofti să-mi dai mie privilegiul să așez diligențuri...eu fără întârziere voi intra în facerea tuturor trebuincioaselor echipajuri...” (67). Nu știm din ce motive această inițiativă nu a fost pusă în practică.

1 – 9. – Harabaua

Pe drumurile noastre în afară de poștă și curieri mai circulau și cară (68) pentru transporturi grele, trase de mulți boi. Cei care făceau asemenea transporturi folosind aceste animale cu coarnele înfricoșătoare ce te privesc cu ochi blânzi de obosiți de dobitoc ascultător, se numeau (pe la 1776) cărauși. Chiragii erau cei care făceau transporturi grele cu căruțe trase de cai (1776). Mai era o categorie de transporturi de mărfuri și călători numiți harabagii, nume luat de la vehiculul care mai putea fi trăsura, brașoveanca, căruța de birjă. Cu ele se transportau de-a valma oameni, bagaje, pachete, scrisori pentru cei de pe traseu, bani, ceasuri, bijuterii și cine mai știe ce. Marea majoritatea a celor care se ocupau cu această activitate erau evrei (69). Mergeau pe orice distanță, chiar și în străinătate. Activitatea lor era totuși periculoasă. Vehiculele enumerate mai sus foarte necesare, au fost înlocuite după o pauză, în zilele noastre de maxi – taxi tot așa de eficiente, dar mai rapide și mai confortabile. În Muntenia, prin anul 1840 „Căruțele de birje, brașovencele erau singurele vehicule întrebuințate la drum lung. Se compuneau din coviltir lung de piele, închis la spate, deschis spre cai, cu două ferestre în lături astupate prin perdele tot din piele. Înăuntru se puneau fân (hrana cailor) și peste el saltele. Scuturăturile drumului, căci nu aveau arcuri, căldura pulverizau fânul și bieții călători, asfecțiați, zdrobiți, erau într-un chin.” (70). Harabagii făceau și curse în străinătate. Iacob Negruzzi își amintea: „...acolo ne așteaptă doi harabagii evrei, Ițic și Herșcu, care aveau să ne transporte cu aceleași trăsuri și cu aceeași cai de la Iași până la Cracovia.”. Primul avea o caretă închisă. „În a doua, o brașoveancă lungăreată a lui Herșcu, sedeau cei șase școlari trei mari în fund, trei mai mici, în față. La spatele ambelor trăsuri erau zdravăn legate, unele peste altele, numeroasele cufer și geamantane...” (71).

Considerații complete asupra călătoriei cu harabaua și multe altele, o face Wilhelm Kotzebue (72). În cartea „Din Moldova. Tablouri și schițe din 1850”, neamțul își scrie impresiile din vara anului 1853: „Cine vrea să călătorească prin țara Moldovei fără să aibă propria trăsură, nu nimerește bine. Se găsesc în adevăr, diligențe făcute întocmai după cele austriece, între Iași, Galați și Botoșani dar locurile sunt prinse cu multe zile înainte; iar pentru comunicațiile cu celalte părți ale țării nu poartă nimeni de grijă. Dacă ești silit să faci un drum

în lăuntru țării, nu-ți rămâne alta decât să alegi între căruța de poștă, un adevărat chin... și birjarul (harabagiul). Birjarul ovrei nu mână rău, nu face un popas lung spre a da grăunțe cailor și în zilele de vară, dacă nu va fi noroiul prea mare, el face șase poște (cca 120 km) de dimineață până sara, dar mijlocul întrebuințat pentru călătorie rămâne cu toate acestea foarte barbar. Harabalele jidovești sunt lungi, înalte și înguste, fără arcuri, încât te zdruncină de-ți rupi toate oasele. În locul pernelor, lada de drum, și pureci de toate mărimile, ba chiar o specie mai desgustătoare de insecte se bucură de viață în paiele ce ți se aștern sub picioare. O învălitoare de pânză murdară acoperă trăsura pe jumătate și abia te apără de razele arzătoare ale soarelui, dar ploaia găsește lesne pe unde străbate; și de a intra într-un nor de praf, călătorul tebuie să înghită o parte din el, până poate iarăși vedea și răsufila." (73). Tot din această carte aflăm că harabalele evreiești erau trase de trei cai înghemăți ca rotații, în linie. Mai exact – doi cai aveau oștea căruței între ei și al treilea lângă unul din ei și se numea „prăștier”.

1 – 10. – Drumuri

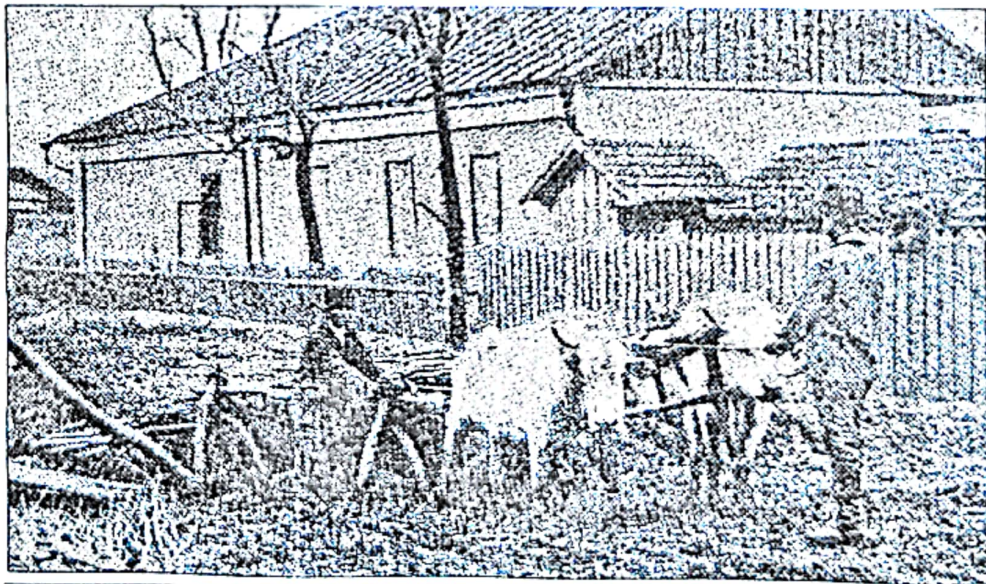
Calitatea drumurilor și poșta care transmitea ordine și aducea informații a ținut în viață imperiul persan și marele imperiu roman. Vastitatea celor două imperii nu i-a împiedicat pe oameni să construiască drumuri din care și astăzi se mai păstrează porțiuni din ele. Ducea una scriori pe o sosea a imperiului roman, pietruită și bine întreținută, de la Roma în Asia Mică dura 20 zile, cu o viteză de 84 kilometri pe zi (74). După căderea Imperiului Roman (476) abia în secolul IX Carol cel Mare organizează transporturile reparând drumurile romane construite în urmă cu aproape 400 de ani. Trec anii și în secolul XIII și XIV drumuri nu mai existau în Europa. Lumea se deplasa călare și cu litiera iar marfa era dusă cu samarele. Situația se menține și pe timpul poștalioanelor și diligențelor. În Franța, un

poștalion cu pasgeri străbătea 20 kilometri într-o zi (75).

Prin secolul II, la noi drumurile romane erau în număr de două - unul trecea prin actualele municipii Pitești și Ploiești și al doilea venea de la Călărași unindu-se la Focșani cu primul și continua la Adjud de unde cobora la Galați, trecea Prutul și ajungea la Cetatea Albă pe Nistru (76). Diferența între drumurile noastre și drumurile Europei până la sfârșitul secolului XVIII nu era. De aceea toți călătorii în trecere pe la noi remarcă la unison viteza cu care se călătorea și asta datorită cailor, a surugilor și a căruțelor de poștă foarte ușoare.

Înainte de aplicarea Regulamentului Organic (1832) foarte puține drumuri naturale aveau poduri de piatră peste ape. Cele mai circulate trasee din Moldova erau cel spre Cetatea Albă, spre Cernăuți, spre Galați și spre București. Pe aceste drumuri nu existau decât puține poduri fixe și acelea peste ape mici. Peste Siret, Prut și peste Dunăre trecerea se făcea pe poduri plutitoare construite pe dubase (bărți – pontoane) sau cu bacul. Până la construirea de șosele toate drumurile erau lăsate în grija lui Dumnezeu.

Iată ce-și aduce aminte I. Ghica despre drumuri: „Pe vremea ceia și până mai încoace, nu existau în țară nici șosele, nici poduri peste gârle; la cea mai mică viitură de apă, comunicațiile încetau, la malurile vadurilor stau cardle și căruțele adunate ca la bălci, câte o



Priviți roțile carului - asta înseamnă că a intrat în nămol până la butucul roții. Dacă nu era burta căruței dispărea cu totul în noroi. Ca să mergi cale de o poștă cu căruța de poștă pe un asemenea drum îți trebuiau mulți cai !

(O stradă din Bălți din lucrarea "Basarabia - Monografie", Chișinău, 1929)

săptămână așteptând să scadă apa, să poată trece. Vara când era uscat și iarna pe părțile caii de poștă, mici și slabi ca niște pisici, sburau cu trăsura după ei, cu o viteză de 20 – 25 km pe oră, pe când toamna și primăvara, când era pământul desfundat de ploaie, deabia putea lua o poștă într-o zi și aceea cu vai și chin, cu gură multă și bice bune.” (77).

Curios este faptul că între Craiova și București, în 1860 nu era șosea: „De șosea nici vorbă, drum bun pe secetă, cu răsturnisuri și hopuri după ploaie – trecerea râurilor prin vaduri afară de Argeș și Olt – peste care olacul era dus pe un pod plutitor.” (78).

În Moldova s-a început construirea șoselelor după intrarea în vigoare a Regulamentului Organic pe timpul domniei lui Mihail Sturza (1834 – 1849). Executarea și întreținerea drumurilor era în seama Ministrului Treburilor din Lăuntru. S-a limitat numărul zilelor de muncă obligatorie pentru stat, cele rămase erau prestate de către țărani la construirea șoselelor. Totodată s-a prevăzut în bugetul statului sumă de bani pentru construirea, repararea și întreținerea drumurilor și a podurilor. Astfel, în 1836 se termina șoseaua Iași – Mihaileni care lega Moldova de Austria. Pe traseu s-au construit 36 de poduri eliminându-se trecerile prin vad. De altfel, contemporanii erau de acord că drumul va rămâne celebru pentru frumusețea lui și a lucrărilor de artă. Și așa a rămas! În 1843 în Moldova erau gata 205 kilometri de drumuri șoseluite cu 111 poduri. Se organizase un corp permanent de cantonieri cu locuințe făcute de stat de-a lungul acestor kilometri pentru întreținerea șoselei.

1 – 11. – Tâlhari, bandiți, haiduci.

Așa cum câinele fără purici nu este câine, tot așa și drumul fără tâlhari nu era drum! Cele mai periculoase drumuri din Moldova dintre Carpați și Prut erau acelea care traversau prin codrii Romanului (Strunga – azi județul Iași), cei ai Herței și cei ai Bordei (Bordea) de lângă Iași. Cei care ieșeau de sub pulpana fratelui mai mare numit – codrul, erau moldoveni care de plictiseală doreau să stea de vorbă cu drumeții și erau numiți după caz – hoți, tâlhari, bandiți. Dintre aceștia unii lucrau fără aprobare dată de domnitor, unii din patriotism. O altă categorie era cea a haiducilor numiți așa de populație pentru că erau darnici cu cei în nevoi. Toți aceștia nu se sfiau să oprească poșta sau curierii, cei ce lucrau cu aprobare luând geanta cu scrisori spre a le citi la vreme de seară și de taină Maria Sa. Bani și bijuteriile găsite asupra aces-

tor ghinionisti erau reținute și ele pentru o cauză mai dreaptă, să zicem. Moarte de om în această situație se făcea dincolo de Dunăre, în veylatul Rumeliei Orientale, mai precis în viitoarea Bulgaria, până la Constantinopol.

Pe la 1810 o bandă de tâlhari formată din șeful ei Bujor și doi boieri „din cele mai întâie familii” hălăduiau prin Moldova. „Acest Bujor și-a plimbat vitejia prin Valahia, prin Bucovina și Basarabia, fără frică de catan, de cazaci.” (79).

Valahia anului 1830. Este prins un hoț și executat la București. Un țăran din mulțimea adunată la spectacol, se pune în genunchi și începe să plângă. Întrebat de ce plânge, acesta a răspuns că cel spânzurat a fost binefăcătorul lui. Cu o lună în urmă, în timp ce ara, un bou a căzut și a murit. Trecând pe acolo cel executat, aflând desnădejdea omului îi zise: „Ține sârmane și nu te mai căina; cumpără-ți alt bou...și-mi dăte 12 galbeni fără a aștepta măcar să-i mulțumesc.” (80).

De multe ori, între tâlhar și cel oprit din drum se purta o discuție civilizată. Opera în Moldova prin anul 1834 celebrul haiduc Ion Petrariu. Pe drumul de poștă dintre Mircești ce trecea prin codrii de la Strunga, urca pe jos maiorul Bacinschi, un ieșean „original și plăcut”, șeful pompierilor din Iași. Acesta, „un bon vivant” trimisese brișca înainte să-l aștepte în vârful dealului acoperit și el de pădure. Din tufisuri au ieșit 12 indivizi, unul din ei întrebându-l dacă are cumva o pungă în plus. Maiorul scoase din buzunar cei câțiva sorcoveți ce-i avea. „Parcă ai și un ceasornic?” este întrebat. Neavând încotro, scoase ceasornicul – „o ceapă”. Hoțul scoase din sân un ceasornic de aur marca „Breguet”. Atmosfera un pic tensionată dispărea când maiorul îi propune hoțului să facă schimb de ceasornice. Hoțul îi spune că îl cunoaște de la Iași când a scăpat de foc casa unui neam de-a lui din Păcurai și-i dă o carboavă spunându-i că el este Ion Petrariu. „A pri-crashî!” îi răspunde maiorul. „Dumneata hoț dar cinstit.” (81).

Să trecem în celălalt colț de viitor Regat. Și în anul 1840, ca în fiecare an, un strămoș prefect de județ al lui Ion C. Brătianu, vara se muta cu familia la țară. „Își trimitea soția și copiii în brașovence pe un drum și pornea călare cu escorta lui pe un altul ca să deruteze tâlharii. Căpitan Radu – pandur temut pe atunci, îi ieși înainte și-l apostrofă: Cum coane Dinca, te temi de noi? dar nu știm noi unde-ți sunt copiii și cucoana? Nu pe boieri ca dumneata îi

jeuim noi; noi vă apărăm de hoți și de borfași." (82).

Pe timpul lui M. Sturza datorită măsurilor luate de stărpire a lor, cazurile de jaf și omor dispar. Apoi numărul hoților „de Drumul Mare” sau drum secundar crește brusc odată cu dezrobirea romilor (atunci erau nimiți altfel).

1-12. - Brudina

Trecerile peste ape se făceau prin vaduri, pe poduri din lemn sau din piatră și pe apele mai mari pe poduri fixe, plutitoare - pe pontoane numite dubase sau cu bacul. Toate aceste treceri erau făcute de Ocârmuire sau de persoane particulare și erau date în antrepriză. Toată lumea plătea taxă de trecere. Cu toate acestea nu am găsit vreo dovadă că poșta plătea sau nu aceeași taxă. Iată cât se plătea trecerea peste apele interioare din Moldova - Brudina (pod plutitor) Prutului, Siretului, Moldovei, Bistriței și Trotușului în anul 1776:

„- 6 bani de cal, bou la căruță și car încărcate. Iar de vor trece caii și boii înot să se dea pe jumătate

- 3 bani de cal, bou la căruță și car desarte, iar de vor trece caii sau boii înot să se dea pe jumătate.

- 3 bani de om călare ce va trece pe pod. Iar de om pedestru jumătate." (83).

Astfel, pentru o căruță de poștă având un călător (încărcată) trasă de 12 cai la trecerea peste aceste ape se plătea 72 de bani.

(va urma)

Aurel MAXIM - Iași

Bibliografie:

- 40 - Stănescu, I.G. - Trăsura fără cai, 1968, pag. 16
- 41 - Răzmeriță, Al. - Acum 40 de ani, București, 1906, pag. 38
- 42 - Ghibănescu, Gh. - Traista cu vorbe, Iași, 1906, pag. 55
- 43 - Ghica, I. - Scrisori..., op.cit., pag. 142 - 143
- 44 - Iorga, N. - Neamul românesc în Basarabia, București, 1905, pag. 11 - 12
- 45 - Urechia, Nestor - Căruța..., op.cit., pag. 31 - 32
- 46 - A.N.I. - Colecția Documente P.425 / 30
- 47 - Cantacuzino, Sabina - Din viața familiei I.C. Brătianu, vol.I, București, 1993, pag. 5
- 48 - Bogdan, N.A. - Orașul..., op.cit., pag. 110

49 - Ghibănescu, Gh. - Traista..., op.cit., pag. 268 - 269

50 - Aszody, I. - Pagini din istoria vitezei, București, 1967, pag. 21

51 - Urechia, Nestor - Căruța..., op. cit., pag. 28

52 - Mateescu, C. - Drumurile lui..., op. cit., pag. 67

53 - Răzmeriță, Al - Acum..., op. cit., pag. 38 - 39

54 - Aszody, I. - Pagini..., op. cit., pag. 20 - 21

55 - Stănescu, I.G. - Trăsura..., op.cit., pag. 26

56 - Aszody I. - Pagini..., op. cit., pag. 22

57 - Florea, P.M. - Vehicule cu roți în țările române în secolul XIV - XIX, în „Brașovul” - buletin al facultății de arhivistică, tomul III, serie nouă, București, 1998, pag. 69

58 - Ibidem - pag. 77

59 - Bogdan, N.A. - Din trecutul..., op. cit., pag. 149

60 - Urechia, Nestor - op. cit., pag. 27

61 - Mateescu, C. - op.cit., pag. 65

62 - Florea, P.M. - op. cit., pag. 77

63 - Argetoianu, Constantin - Pentru cei de mâine..., București, 1991, pag. 24

64 - Russo, Alecu - op. cit., pag. 128

65 - Maxim, A. - Ultima antrepriză a poștelor Moldovei în „Filateлистul Feroviar” nr. 51, pag. 26

66 - Bogdan, N.A. - Orașul..., op.cit., pag. 428

67 - Florea, P.M. - op. cit., pag. 77

68 - „Cară de povară cu lăncuț de fier legate” (dintr-o urătură de Anul Nou) folosite la transporturi grele și de mare capacitate erau lucrate solid. Un document din 1657 ne dezvăluie că la noi erau care cu roți „cerhuite” și „blehuite” (cu cercuri de fier la bandaj și cu bușe de fier). Să nu uităm că la acei ani fierul era foarte scump și era adus prin import. Vezi A.N.I., colecția Documente P.791 / 394v - 395

69 - O descriere a unei „harabală jidovească” o face A. Russo în articolul „Iași și locuitorii lui în 1840”: „...o căruță înaltă și uriașă, care are numai lărgimea drept eleganță, frumusețe și comoditate, acoperită pe jumătate cu o pânză cenușie la care sunt înhamăți patru cai alături împotriva obiceiului țării ...”. Vezi A. Russo, Opere, Chișinău, 1989, pag. 249

70 - Cantacuzino, Sabina - op. cit., pag. 5

71 - Negruzzi, Iacob - Scrieri alese, vol.II, Chișinău, 1992, pag. 36

72 - Wilhelm von Kotzebue, scriitor și diplomat rus, fratele lui Karol von Kotzebue, consulul Rusiei la Iași. A locuit în județul Neamț fiind proprietarul moșiei Bălușești și căsătorit cu o moldoveancă. Face greșala să plece în Germania unde este asasinat fiind bănuț de spionaj în favoarea Rusiei. Vezi C. Turcu - Un călător german, acum un veac prin județul Neamț, carte tipărită la Piatra Neamț în anul 1942

73 - Kotzebue, von Wilhelm - Din Moldova. Tablouri și schițe din 1850, editura Viața Românească, 1920, pag. 32

74 - Aszody, I. - op. cit., pag. 23

75 - Ibidem - pag. 24

76 - Minescu, C.N. - Istoria poștelor române, București, 1916, pag. 96

77 - Ghica, I. - op. cit., pag. 1 - 15

78 - Argetoianu, C. - op. cit., pag. 24

79 - Russo, A. - op. cit., pag. 219. Vezi și A.N.I. Colecția Documente P.627 / 33

80 - Russo, A. - op. cit., pag. 219

81 - Ibidem - pag. 222

82 - Cantacuzino, Sabina - op. cit., pag. 5

83 - Codrescu, Th. - Uricariul, vol. XIX, pag. 384

FRANCATURI MECANICE

Francaturi mecanice cu mașina tip „Hasler”



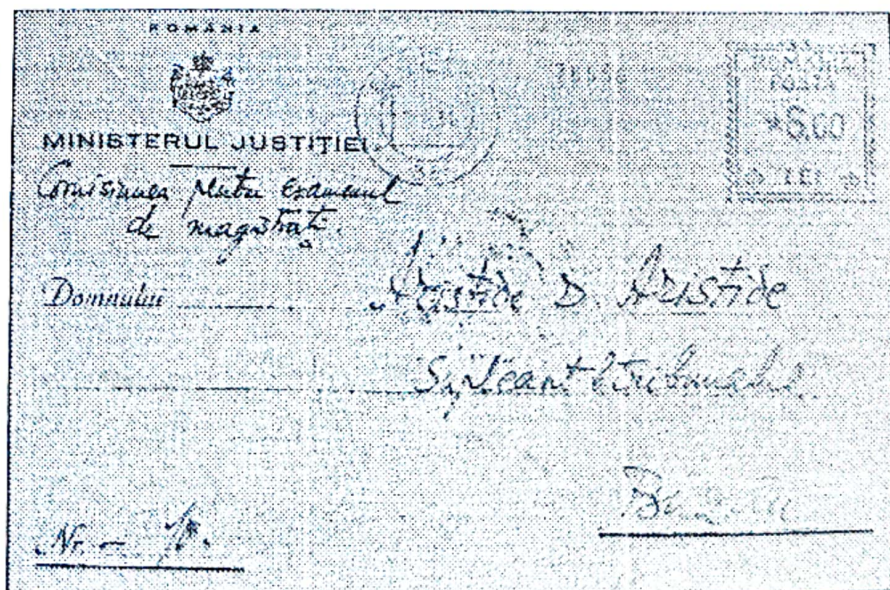
Prin francare mecanică se înțelege imprimarea însemnului valoric de taxă poștală însoțit de elementele de identificare cum ar fi datarea, locul de expediere exprimat prin localitate sau codul poștal, țara de expediere alăturat cuvântului „Poșta”, aplicată mecanic pe diversele trimiteri poștale. Această definiție o consider cea mai realistă față de multe definiții cunoscute în literatura filatelice de specialitate ale diverselor țări.

Francarea mecanică a trimiterilor poștale este o metodă modernă de lucru în domeniul poștal, un nou mijloc de percepere a taxelor de expediere înlocuind-o pe cea clasică cu mărci poștale și obliterationea acestora. Ea este considerată ca o nouă ramură a filateliei denumită mecanotele prin care se încearcă definirea colecționării de francaturi mecanice.

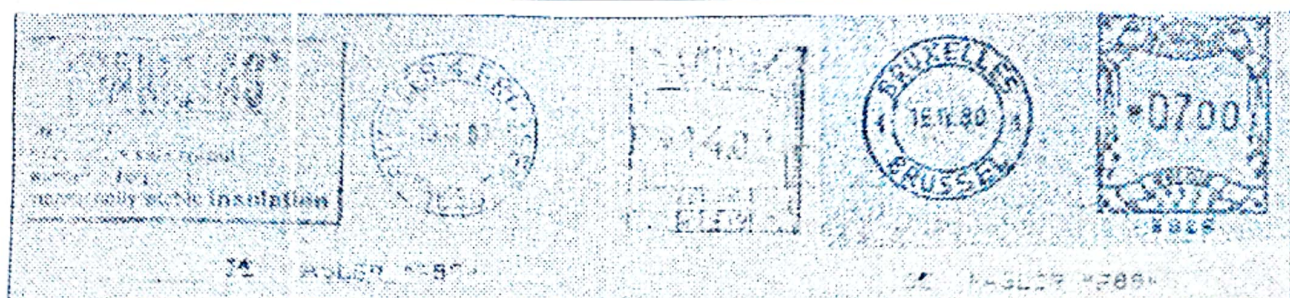
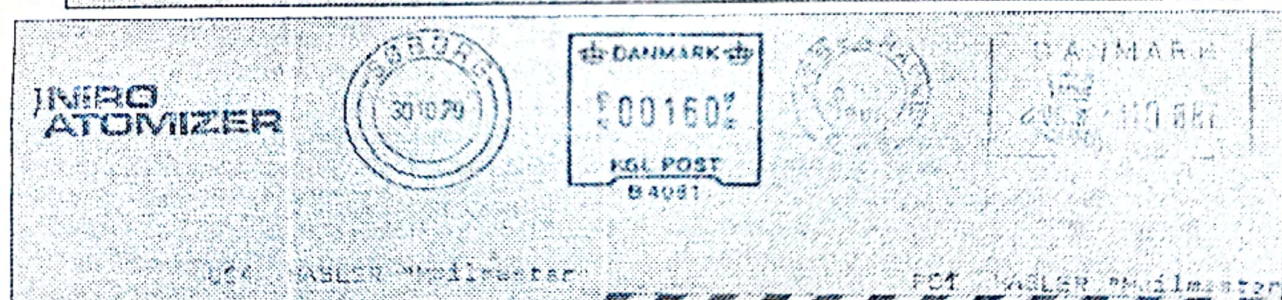
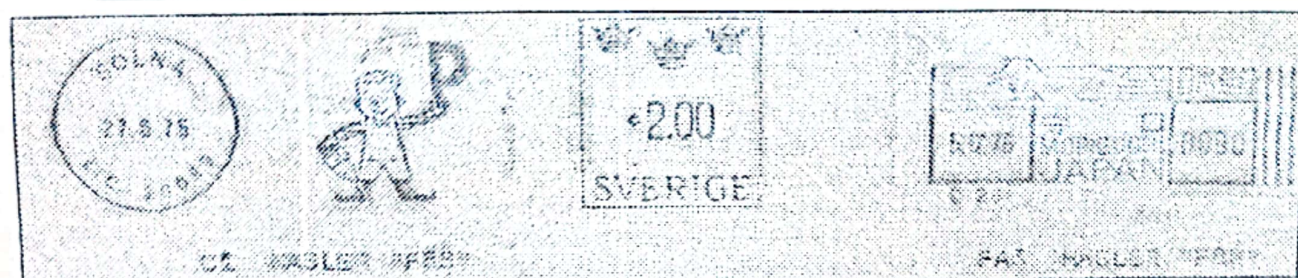
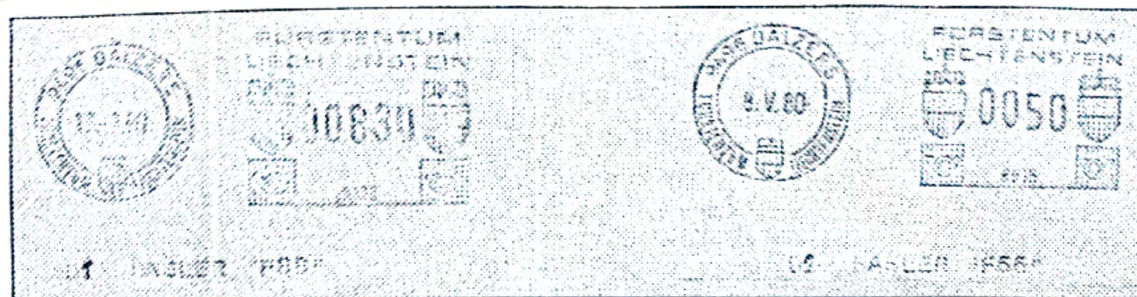
În anul 2007 s-au împlinit 110 ani de la semnalarea în Statele Unite ale Americii (U.S.A.) a primei amprente de francatură mecanică din lume. Această nouă disciplină de colecționare a-

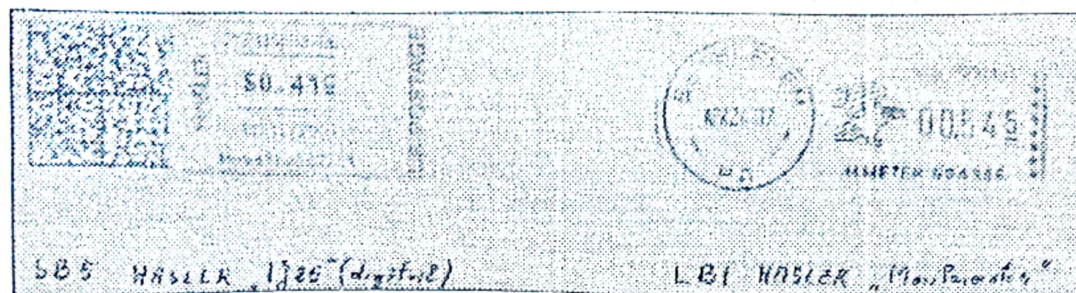
re importanța ei deoarece este obținută de pe trimiterile poștale originale circulate poștal, corespunzând astfel însăși esenței filateliei.

Sunt cunoscute un număr aproximativ de 200 tipuri de mașini de francat mecanic utilizate în timp de către 190 de administrații poștale. După mașina de francat mecanic „Pitney Bowes” fabricată de compania americană cu același nume, o mare răspândire o are mașina elvețiană de tip „Hasler” inventată de Alfred Hasler. Prima amprentă semnalată de francatură mecanică cu mașina tip Hasler este datată din anul 1922 în Austria având modelul „D106”, cu valoarea facială de taxare poștală de 20 kronen. Amprenta are lățimea de 20 mm și lungimea de 32 mm valorând azi 250 \$ în catalogarea internațională făcută de „The International Postage Meter Stamp Catalog” a renu-



AG - HASLER "F22"





FB 2 - HASLER "Mailmaster"

mișilor cercetători americani Joel A. Hawkins și Richard Stambaugh. Această primă amprentă cunoscută din categoria francaturilor mecanice poartă simbolul de identificare din catalogul amintit, la administrația poștală a statului Austria - A1.

Mașina de francat de tip Hasler este utilizată de către 124 de administrații poștale statale fiind răspândită la aproximativ 63 % dintre țările care folosește acest modern procedeu de taxare poștală. Cele mai vechi amprente semnalate a fi făcute cu această mașina de francat sunt realizate în anii: 1922 în Austria, 123 în Elveția, 1925 în Belgia, Danemarca și Liechtenstein, 1926 în Finlanda, Luxemburg, Norvegia și Suedia, 1927 în Italia, 1929 în Olanda, 1930 în Polonia și România, 1931 în Argentina, Columbia și Letonia, în 1932 în Spania și apoi în celelalte țări. Într-un clasament de acest fel, România poate fi considerată ca al 13-lea stat din lume care a introdus francatura mecanică a trimerilor poștale cu mașina tip Hasler.

Cele mai valoroase amprente realizate cu mașina tip Hasler stabilite de unicul catalog internațional al acestui gen de colecționare exprimat în moneda americană - dolarul, variază de la 750 \$ și până la 25 cenți, în funcție de vechime, raritate și alte criterii specifice de stabilire a prețurilor.

Cele mai valoroase amprente realizate cu mașina de francat mecanic tip Hasler în România valorează 15 \$, simbol de identificare din catalogul internațional este A6 fiind realizat cu mașinile seriilor de licență 32 - 40 începând cu anul 1930 și cu prefixul SP. Cele mai multe simboluri de identificare, respectiv modele de

Administrația poștală statală	Valoarea - \$ -	Anul amprentării	Simbol de identificare
China, Rep. Pop.	750	1949	DAI
Canada	300	1981	C5
Liechtenstein	300	1925	A1
Guinea Ecuatorială	250	1980	I
Letonia	250	1931	AC4
Mexic	250	1944	DAI
Suedia	200	1926	A1
Elveția	200	1923	A2
Spania	150	1932	A3
Danemarca	100	1925	A2
Falkland Islanda	100	1982	A1
Ruanda - Urundi	100	1951	I

evaluare pentru mașina Hasler, se regăsesc în statele: Elveția - 36, Argentina - 32, Belgia - 24, Peru - 19, R.P.China și Germania - 14, Mexic - 13, Grecia, Luxemburg, Spania - 11, Danemarca, Olanda și Turcia - 10 ..., Egipt și România - 5 ... România o regăsim în catalog cu o notarea a simbolurilor de identificare astfel: A6, BB2, FA 5, FA6 și FB2.

Sunt cunoscute un număr de 16 modele de amprente ale mașinii de francat Hasler cu denumirile și numărul de state utilizatoare: Mailmaster - 100, F88 - 59, F22 - 21, Smile - 10, D106 - 6, F99 - 4, F2 - 3, 325 - 1, F106 - 1, IJ25 (digital) - 1, K - 1, P - 1, InteliPost (digital) - 1, PowerPost (digital) - 1 și PostLink (digital) - 1.

Pentru o ilustrare grafică a amprentelor cu mașina de francat mecanic de tip Hasler voi reda din colecția personală câteva fragmente de amprente precum și un plic românesc mai rar întâlnit la colecționari.

ing. Mircea PĂTRĂSCOIU - București

Cele mai valoroase francaturi mecanice cunoscute în lume

În filatelie pretul reprezintă expresia bănească a valorii mărcilor postale, timbrelor fiscale și judiciare, a ilustratelor maxime cât și a amprentelor de francaturi mecanice de pe plicurile circulare sau fragmente ale acestora. O contribuție importantă la calcularea prețurilor amprentelor de francaturi mecanice o are piața filatelică, licitațiile, semnalările făcute de filателиști prin diverse articole precum și informațiile administrațiilor postale statale. Numai printr-o comunicare a factorilor amintiți prețurile devin reale și stabile.

Noul catalog internațional al francaturilor mecanice elaborat de cercetătorii americani Joel A. Hawkins și Richard Stambaugh conține în afara diverselor detalii și prețurile multor amprente sub formă de fragmente sau plicuri. În cele ce urmează voi prezenta în tabel cele mai valoroase amprente pe perioade de timp privind aparițiile francaturilor mecanice.

De menționat este că cea mai veche amprentă și cea mai valoroasă din perioada neoficială ar putea fi cea din S.U.A. din anul 1897 cu mașina „Di Brazza” din localitatea New York, dar prețul nu a putut fi stabilit din cauza nesemnării unei amprente, ea fiind cunoscută numai din literatura de specialitate filatelică.

Numele complet al companiilor producătoare de mașini de francat mecanic cu prețurile cele mai mari ale amprentelor amintite sunt:

A – din perioada neoficială (experimentală)

AFM (Moss) – Automatic Franking Machine Co. Ltd. (Noua Zeelandă) modelele 1, 2 și C

ASC (Moss) – Automatic Stamping Co. (Noua Zeelandă) modelele 3 și C

Kahrs – Kahrs (Norvegia)

Perioada neoficială(experimentală) 1897 - 1920

Administrația poștală statală	Prețul - \$ -	Număr de catalog	Anul ampren- tării	Mașina de francat mecanic
Noua Zeelandă	2.000	A1A	1904	AFM (Moss) model – 1
Noua Zeelandă	2.000	A1B	1904	AFM (Moss) model – 1
Noua Zeelandă	2.400	A2	1904	AFM (Moss) model – 1
Noua Zeelandă	7.500	A3	1904	AFM (Moss) model – 2
Noua Zeelandă	1.600	A4	1904	NZFM (Wales)
Noua Zeelandă	1.500	A5	1904	NZFM (Wales)
Noua Zeelandă	7.500	A6B	1906	ASC (Moss) – 3
Noua Zeelandă	2.000	A6C	1906	ASC (Moss) – 3
Noua Zeelandă	1.200	A7C	1906	ASC (Moss) – C
Noua Zeelandă	1.200	A7D	1906	ASC (Moss) – C
Noua Zeelandă	1.000	A8B	1906	ASC (Moss) – C2
Noua Zeelandă	1.500	B2A	1015	ASC (Moss) – C
Noua Zeelandă	1.250	001A	1907	ASC (Moss) – 3
Noua Zeelandă	1.250	001B	1907	ASC (Moss) – 3
Norvegia	==	A1 green	1900	Kahrs
Norvegia	==	A1 red	1900	Kahrs
S.U.A.	1.000	A2	1912	Pitney Postal Machine Co.

Perioada oficială - după 1920

Administrația poștală statală	Prețul - \$ -	Număr de catalog	Anul amprentării	Mașina de francat mecanic
Austria	1.000	A3	1925	Masler „D106”
R.P.China	1.000	A2	1947	Universal „Multivalve”
Egipt	2.000	A1E	1922	Moss model „D”
Feroe Island	1.000	A1	1943	Neopost
Hong Kong	1.000	C1	1951	NCR
U.R.S.S.	1.000	A1A	1928	Universal „NZ”
U.R.S.S.	1.000	A1B	1928	Universal „NZ”
U.S.A.	1.000	DA1	1927	Universal Postal Frankera „Midget”

NZFM (Wales) - New Zealand Franking Machine (Noua Zeelandă) numele popular „Wales”

Pithey Postal Machine Co. - Pitney Postal Machine Company (S.U.A.)

B - din perioada oficială
Hasler - Hasler (Elveția) model D106

Moss - Automatic Franking Machine Co. Ltd. (Noua Zeelandă) (Ernest Moss) model D

Neopost - Neopost (Franța)

NCR - National Cash Register (S.U.A.)

Universal - Universal Postal Frankers (Marea Britanie) modelele „MultiValue”, „Nz” și „Midget”

Atât plicurile cât și fragmentele amprentelor de francaturi mecanice având ilustrațiile din singurul catalog internațional amintit pot constitui obiecte de patrimoniu datorită rarității și a

valorilor mari al prețurilor.

ing. Mircea PĂTRĂSCOIU - București

Culori de tușuri pe amprente de francaturi mecanice

Culoarea, ca definiție, este totalitatea radiațiilor de lumină de diferite frecvențe pe care le reflectă corpurile și care crează asupra retinei ochiului o impresie specifică, aspectul colorat al lucrurilor.

În filatelie culoarea este reprezentată de aspectul tușului cu care au fost imprimate mărcile poștale, amprente de ștampile poștale și ale francaturilor mecanice. Numărul culorilor precum și al nuanțelor acestora care se pot obține este foarte mare, ajungându-se la peste 2.000 de culori și nuanțe.

Diverse edituri străine au pus la dispoziția filateliștilor cataloage, determinatoare sau tabele de culori și nuanțe pentru ușurarea stabilirii celor de pe mărcile poștale, a ștampilelor poștale și a francaturilor mecanice.

Cunoașterea culorilor și a nuanțelor este absolut necesară în filatelie deoarece varietățile lor, în special pe mărcile poștale, conduc la schimbări de cote uneori importante. Traducerea corectă a denumirilor culorilor și nuanțelor în limba română din diversele cataloage internaționale trebuie să țină seama de cele două

tipuri de dicționare naționale DOOM și DEX pentru o scriere corectă în cataloagele naționale precum și în articolele de filatelie care se prezintă în publicații. Fac această precizare deoarece în unele cataloage naționale găsim cuvinte improprie paletelor coloristice cum ar fi - citron, venețian, carne, iarbă, lapte, ciocolată, anilină, ardezie, muștar, cardinal, etc.

În francarea mecanică a trimiterilor poștale se regăsesc un număr de 8 culori și anume: ro-

Română	Engleză	Germană	Franceză
roșu	red	rot	rouge
albastru	blue	blau	bleu
purpuriu	purple	purpur	pourpre
negru	black	schwarz	noir
verde	green	grün	vert
portocaliu	orange	orange	orange
galben	yellow	gelb	jaune
brun	brown	brown	Brun

șu, albastru, purpuriu, negru, verde, portocaliu, galben și brun. Culoarea roșie este predominantă cu indicația U.P.U. de folosire în special din anul 1920. În cele ce urmează voi reda scrierea corectă a celor 8 (opt) culori în limba română, engleză, germană și franceză.

Este de menționat că la francaturile mecanice sunt utilizate numai cele opt culori de bază nefigurând și nuanțe ale acestora ușurând munca de selecționare după culori.

ing. Mircea PĂTRĂSCOIU – București

DOCUMENTARISTICA

Izvor obiectiv de amănunte istorice - imaginea la „Depesa chirilica” Unirea Principatelor – contribuții și opinii ale unor personalități politice participante direct la marele eveniment



Având în vedere importanța actului istoric al Unirii Principatelor pentru viitorul Moldovei, precum și contribuția esențială a moldovenilor la înfăptuirea sa prin persoana Domnitorului Alexandru Ioan Cuza, consider oportuna publicarea materialului de față ce conține unele amănunte cu si-

guranță necunoscute, în paginile buletinului Filatelistul Feroviar cu spectrul său larg de cititori, mai ales că se încadrează perfect în ansamblul contribuțiilor tematice care în preajma zilei de 24 ianuarie îmbogățesc an de an literatura de resort.

Într-o perioadă când informarea populației (de „medii” încă nu se poate vorbi) privind legi, decrete, proclamații, decizii, apele, comunicări și altele era o treabă extrem de anevoioasă, unul din factorii principali de multiplicare a informațiilor ce se cereau răspândite, erau afișele lipite cât mai vizibil în locurile des frecventate, pe panouri, ziduri, stâlpi dar și prin vitrinele și chiar în interiorul localurilor publice – magazine, prăvălii și așa numitele „stabilimente” publice precum cârciumi, hanuri „oteluri”, birturi, „cazine” și „cafenele”. În regulamentul de funcționare ale acestora se spunea explicit: „Acele de mai sus...se dau în cunoștință tuturor și se vor lipi pe la locurile așa ziselor stabilimente spre regula și știința tuturor...” Acestui fapt îi datorăm păstrarea prezentului document din colecția personală până în zi-

lele noastre, împăturit însă intact și chiar fără urmă de lipitură fapt explicabil doar dacă admitem că ar fi fost un exemplar de rezervă sau expus sub sticlă sau în alt mod care l-a scutit de soarta celor lipite care după un timp erau supralipite sau smulse și rupte de la locul lor – deci distruse și pierdute pentru posteritate.

Piesa reprodusă în imagine este un afiș cu dimensiunile de 40 X 36 cm, tipărit pe hârtie albă, întrunind trei documente deosebit de interesante care desvăluie o serie de amănunte istorice foarte precise din sursă inițială. Despre Unirea Principatelor se știe probabil totul, s-au scris zeci de volume, lucrări, comunicări, etc. și nu voi repeta aspectele arhi – cunoscute. Doar atât: după alegerea lui Cuza la Iași ca domn al Moldovei sub numele „Alecsandru Ioan I-lu” la 5 / 17 ianuarie 1859, Adunarea Electivă a Țării Românești îl votează pe 24 ianuarie / 5 februarie 1859 în unanimitate, de asemenea ca



pleacă la București pe 31 ianuarie urmați de Cuza două zile mai târziu – luni, 2 februarie 1859.

Din ambele telegrame relese grija pentru buna primire a oaspetilor.

3 – Proclamația promptă din ziua următoare (30 ianuarie) a „Ministrului trebelor din Năuntru” al Țării Românești (N. Golescu) către popor este un model de text mobilizator care apelează mai la toate sentimentele și simțămintele populației pentru a-și atinge scopul: o primire entuziastă a lui Cuza, așa cum de altfel a și fost.

Întru-cât micșorarea originalului la formatul revistei Filatelistul Feroviar va îngreuna extrem descifrarea textului cu litere chirilice, voi prezenta textul în traducere cu litere latine:

„1 – DEPEȘĂ TELEGRAFICĂ

Iași, 2 ianuarie, 2 ore după amiază,
D-lui Ioan BRĂTIANU

Primire splendidă, ieșind de la Domnu introduce în Adunare cu cea mai Română majestate, cuvinte din ambele părți la tribună. Ieri adunarea a votat în unanimitate adresă și deputații către Adunarea Munteană.

Domnul notificând puterilor alegerea a zis că numirea este realizarea ideii mărețe de unire și că este gata de a depune coroanele de vor voi să dea Prințul Strein.

Domnul este întru toate sublim. El pleacă Luni, pregătiți primirea.

C.A. ROSETTI”

„2 – DEPEȘĂ TELEGRAFICĂ

Iași 29 ianuarie, 7 ore și 43 minute după amiază

D-lui Nicolae GOLESCU

Deputația a înfățișat Domnului în seantă solemnă actul alegerii M. Sale. Înălțimea Sa pleacă luni la 2 Februarie.

O deputația din Camera Moldovenească compusă de cinci persoane: Panu, Kogălniceanu, Cantacuzino, Mavrocordat și Bălănescu va veni la București ca să feliciteze Camera noastră, pentru alegerea Domnului Alecsandru Ioan I-ii. Deputația pleacă la 31 ale acestii luni. Deputația noastră a fost primită foarte bine, faceți tot asemenea.

ȘTEFAN GOLESCU”

„3 – PRINCIPATELE – UNITE MOLDAVIA ȘI VALAHIA

Ministerul trebelor din Năuntru al Țării Românești.

Fraților !

Domnul este sublim ne zice confratele nostru Rosetti, adică are cu desăvârșire toate

darurile ce trebuie să aibă un Domnitor. Și cum putea fi într’alt fel ? Cinci milioane de oameni în minutul care caută să apuce iarăși firul vieții naționale, cinci milioane de oameni sanctificați prin veacuri de suferințe și astăzi uniți în singura dorință de a se înântui, puteau ei oare a se înșela ? Nu, și alesul nației acela care după mai multe veacuri avu cel mai din tâu suprema onoare, fericirea cea mai splendidă d’a putea zice fără să facă un sacrilegiu, că domnește cu mila lui Dumnezeu și cu voința națională, ele singur, salutând și îmbrățișând, prin ordinul zilei către oștire, stindardul oștenilor de dincoace de Milcov în numele lui Mihaiu – Viteazu, se desvâlește înaintea lumi ca bărbatul ce era predestinat să prezide la emanciparea, la regenerarea și la reconstituirea României.

Acesta este Domnul ce, peste trei patru zile, o să păsească peste Milcov fără c’a acest pârâu să mai fie o berieră ce despărțea o singură țară în două trunc(h)iuri; să’l primim cu amorul și entuziasmul ce ne aprindea când l’am ales; să’ dam toți inimile noastre fără rezervă ca toate urnite într’alui să se ridice la înălțimea, la puterea ce ceru supremele împrejurări de astăzi; să imităm fraților ecsemplul de sacrificiu ce ni’l dă alesu nostru, Domnul nostru; el zice Înaltelor Puteri garante „depui coroanele ce amorul a doă Principate a pus pe capul meu, daține numai Prințul strein.” Să zicem și noi lui: Dăne o patrie tare și independentă și toți vom depune în mâinile tale avuțiile noastre, știința noastră, activitatea noastră și c(h)iar viața noastră, ca în mâinile preotului ce păzește altarul patriei.

Să trăiască Principatele – Unite, să trăiască Alecsandru Ioan I, să trăiască poporul ce’l va susținea.

Ministrul din Năuntru Nicolae GOLESCU
No. 790, anul 1859, Ianuarie 30”

Diferențele ortografice se datoresc limbajului utilizat la acea vreme.

Chiar dacă prezentarea celor trei documente nu prezintă importanță pentru istorici cu acces la arhivele de resort, am totuși speranța că pentru mulți dintre cititori am reușit să schimb perspectiva prezentând evenimentul nu în mod clasic, din afară, văzut de succesori, ci din interior redând starea de spirit ce domnea în rândul celor care au activat politic în prima linie, înfăptuind consecvent și în ciuda multor greutăți,

UNIREA PRINCIPATELOR ROMÂNE !

prof. Helmut KULIANEK - Germania

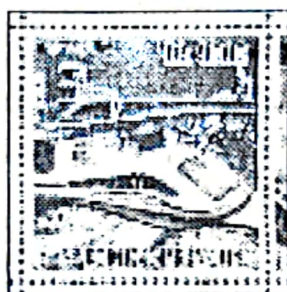
SUBIECTE DIVERSE

Recorduri de viteză feroviară (IV)

În numerele 50, 51 și 52 al buletinului „Filatelistul Feroviar” am prezentat evoluția recordurilor de viteză feroviară a vehiculelor motoare din sistemul de transport feroviar denumit „convențional” unde deplasarea are loc prin contactul roată - șină. În cele trei episoade sunt recordurile stabilite cu locomotivele cu abur, diesel și electrice, în cadrul fiecărei categorii existând unele diferențe privind aparatul sau motoarele folosite, dispunerea osiilor și altele, dar rămâne comun contactul „roată - șină”. În ultimul episod am afirmat că rezultate notabile privind viteza de deplasare sunt de evidențiat și în categoria vehiculelor motoare din sistemul neconvențional care nu se mai bazează în deplasare pe contactul roată - șină, dar sunt elemente constructive păstrate de la vehiculele feroviare obișnuite - cutia compartimentată, confortul călătorilor, scopul comun de transport al călătorilor în special, iar unele și pentru mărfuri. De aceea sunt tentat să dau și un subtitlu acestei prezentări - pentru că „feroviar” provine de la „calea ferată”, ori ce voi descrie nu prea are cale ferată. Să fie un subtitlu:

„Recorduri de viteză în sistemul de transport neconvențional”

În cadrul acestui sistem sunt mai multe categorii de vehicule sau moduri de deplasare, au elemente constructive complet diferite, majoritatea vizând siguranța deplasării, un confort acceptabil în raport cu durata și scopul călătoriei. Mă voi referi la acele categorii de transport neconvenționale care se doresc a fi destinate unei



Mărcile poștale cu transrapidul din Germania - Gambia 2000, Paraguay - 1985 (model 06) și din Sao Tome 2008 (model 08)



circulații cu viteze tot mai mari (de aici și recordurile) a căror imagine apar în piesele filatelice - mărci poștale, plicuri ocazionale sau c.p.i. Poate că nu era necesar, dar mai notez că toate vehiculele destinate unei circulații cu viteze cât mai mari sunt pentru transportul de călători, eventualele încercări de până acum pentru transportul mărfurilor, sunt de altă tendință.

În sistemul de transport neconvențional mai sunt încadrate unele categorii care au și elementul „feroviar” - calea ferată combinat sau ajutoare altui mod de deplasare. Astfel sunt căile ferate montane cu cremalieră, căile ferate funiculare, telefericele și funicularele, monoraiurile, dar la care nu se urmărește obținerea unei viteze mari de circulație datorită locurilor pe unde au fost construite, ci se urmărește scopul și siguranța deplasării. Așa cum de altfel nu am tratat și nici nu sunt referiri la recorduri de viteză în documentațiile care tra-



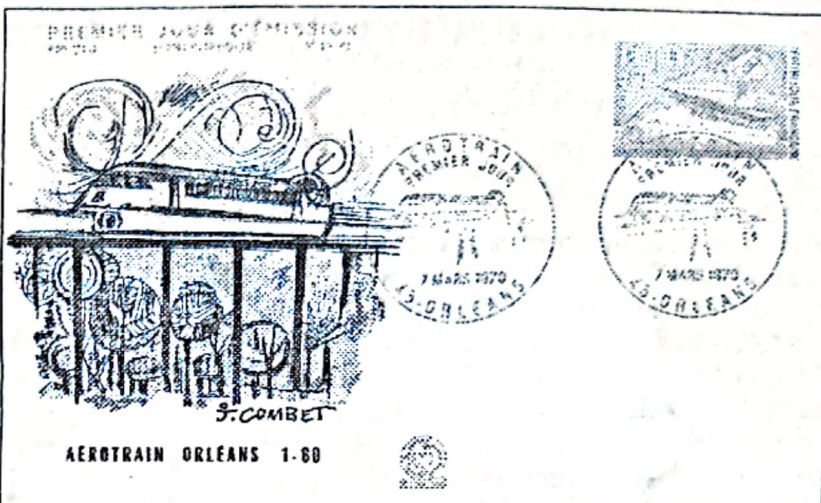
„Transrapid 05” - Germania



"Aerotrenul" francez

tează construcția tramvaielor sau a metrourilor. Au fost încercate și unele căi ferate pneumatice. Vehiculele care se deplasează pe pernă de aer sau pernă magnetică sunt doar „feroviare” când staționează și pe scurte distanțe când pornesc sau când frânează pentru oprire, de aceea m-am „ferit” de a le introduce în clasicul vehicol „feroviar” (ca o părere personală).

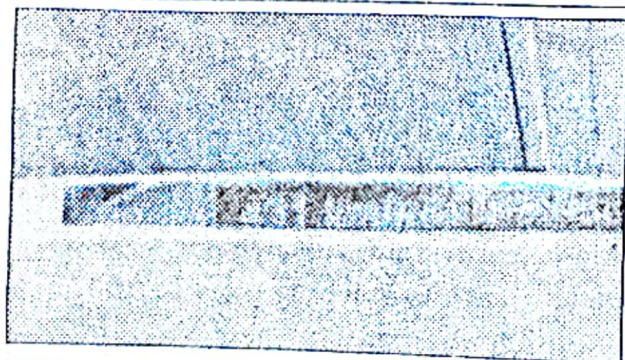
Dintre toate categoriile de transport feroviar neconvențional doar cele cu deplasarea pe pernă de aer și pe pernă magnetică vizează obținerea unor viteze mari, utile activității umane. Ceea ce mă face însă să nu pot prezenta prea multe informații despre aceste categorii este faptul că unele nu au fost fabricate în serie, nu au fost utile în mod convenabil și au rămas la stadiul de prototipuri, în faze de experimentare și nu au apărut informații despre acestea și nici piese filatelice (după cunoștința mea). Astfel este vehiculul cu motor electric linear din S.U.A. care din timpul proiectării și experimentării a fost denumit „Linear Induction Motor Research” – LIMVR - în traducere aproximativă „Vehicul experimental cu motor linear de inducție”. Dar pe lângă motorul linear mai era propulsat și de două turboreactoare. În cadrul probelor pe poligonul de încercări de la Pueblo (Colorado) pe o linie de cca 10 km, în anul 1972 a atins viteza maximă de 411 km / h. Au

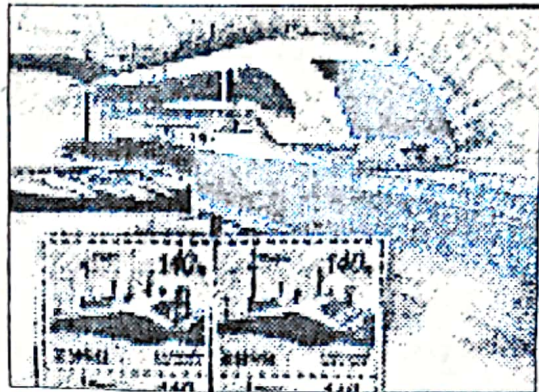
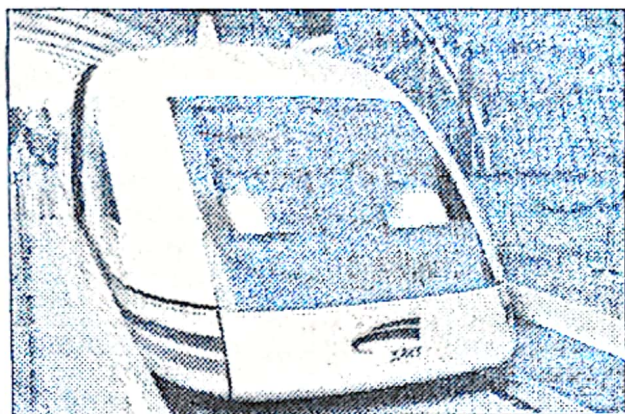


mai fost continuate cercetările și după anul 2000 cu unele modificări, dar fiind un vehicul încă în experimentări, nu sunt furnizate date constructive și nu am întâlnit piese filatelice.

În categoria vehiculelor neconvenționale cu deplasare pe pernă de aer este vehiculul de construcție germană, firma Krauss – Maffei, denumit „Transrapid – 03” care în anul 1972 a atins viteza maximă de 140 km / h. Dar la această categorie recordul de viteză care l-am putea defini „absolut” îl deține vehiculul „Aérotrain – 1” construit de societatea franceză „Aérotrain” dar care utilizează și o componentă a firmei Boeing. La 5 martie 1974 a atins viteza maximă de 428 km / h pe o linie special construită sub forma unui „T” întors, la Orléans. Evident că era o viteză impresionantă pentru acel an când nici-un vehicul de cale ferată nu atinsese o asemenea viteză. Poșta franceză a emis o marcă poștală în anul 1970 cu imaginea aerotrenului ce se experimenta pe linia amintită, ca o previziune a rămânării în istoria feroviară cu recordul care l-a stabilit abia în anul 1974. Dar după cum se constată, categoria aceasta de vehicule nu a avut o finalizare practică - producerea în

Vehiculul maglev din Shanghai
foto ing. Șerban Lacrițeanu





**Vehiculul maglev din China - foto ing. S. Lacrițeanu, și
mărcile poștale din Coreea de Nord (anul 2006) și
Guinea (anul 2008)**

serie și utilizare în mod curent în transportul de călători. Nu am întâlnit date constructive concrete și rămâne să-l admirăm privind imaginea de pe marcă poștală emisă și plicul ocazional.

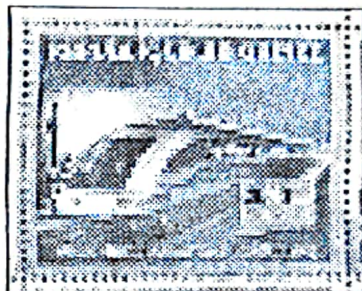
De mai mult succes a început să se bucure vehiculul cu deplăsare pe pernă magnetică ca urmare a cercetărilor în domeniul noii tehnologii denumită "sustenție magnetică" cunoscută prin sigla „MAGLEV” (MAGnetic LEVitation). Ca promotor este recunoscută cercetarea din Germania și apoi și Japonia. În Germania s-au realizat o serie de modele de astfel de vehicule din ce în ce mai reușite. În numărul 46 (1 / februarie 2007) am făcut o prezentare privind această categorie de vehicule în articolul „Transrapidul – tehnologie Maglev”. Atunci am tratat tema pornind de la informația din unele publicații că la cercetarea tehnologiei maglev și realizarea unor modele germane a avut o contribuție însemnată și inginerul Stefan H. Hedrich născut la Bistrița (România) dar după al doilea război mondial s-a stabilit în fosta Republică Federală Germană. Am redat și imaginea unor piese filatelice și o fotografie a unor modele „Transrapid”. Acum pot să prezint un plic ocazional semiilustrat cu „Transrapid – 05” care a fost prezentat la Expoziția Internațională a Transporturilor „IVA'79”. Modelul a fost realizat de un grup de 7 firme germane numit „Magnetbahn Transrapid” înființată în anul 1978. Vehiculul a atins o viteză de 90 km / h pe o linie în lungime de 908 km construită în incinta expoziției.

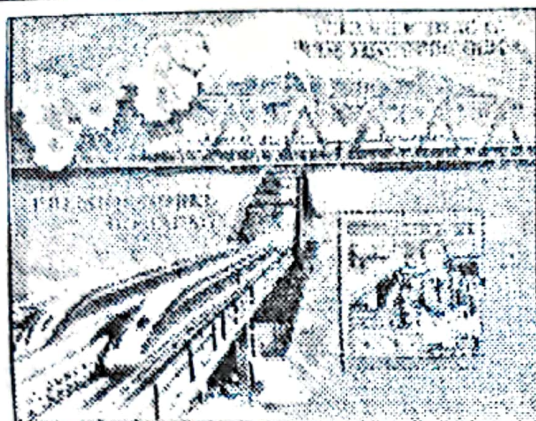
Preocupările intense pentru sporirea vitezei și siguranței în circulație conduce la construirea de către firmele germane a unor modele care începând din anul 1973 au circulat cu viteză maximă de 250 km / h, în 1975 cu 401 km / h, în 1987 cu 406 km / h, în 1988 cu 412,6 km /

h, în 1989 cu 436 km / h și în anul 1993 cu 450 km / h.

Obținerea efectului de atracție magnetică diferă între modele realizate care au stabilit aceste recorduri. Se pare că accidentul soldat cu victime omenești în anul 1998 în timpul unor probe a produs reticente în construirea unor linii speciale între marile orașe ale Germaniei, neacordându-se fonduri de către guvern pentru astfel de lucrări. Dar licența a fost cumpărată de China și din anul 1999 până în 2002 s-a construit o linie destinată circulației unui vehicul „Transrapid” între orașul Shanghai și aeroportul care îl deservește. Linia are o lungime de cca 30 km și este parcursă în 7 minute și 40 secunde și se atinge o viteză maximă de 431 km / h (media 250 km / h). Domnul inginer Șeban Lacrițeanu (membru AFFR) ne face dovada prin fotografiile care ni le-a pus la dispoziție. Linia a fost dată în funcțiune în anul 2002 și la probe s-a atins viteză maximă de 501 km / h înregistrată ca record în domeniu. Am mai identificat mărci poștale emise în ultimii ani de unele administrații poștale (dar mai puțin din cele de origine a realizării vehiculelor) în care apare imaginea transrapidului german fără însă a se putea identifica cu precizie care model. Astfel sunt mărcile poștale din Paraguay (anul 1985), Gambia (2000), Guinea Bissau (2005), Coreea de Nord (2005) și Sao Tomé (2008) (redau unele cu sprijinul colegilor din Germania care se regăsesc în revista „Der Eisenbahn – Motiv – Sammler”).

Dar și în Japonia se consemnează în tehnologia Maglev stabilirea unor performanțe în ce privește viteza și siguranța în circulația cu ve-





**Vehicolul maglev model MXL 01
din Japonia pe o coliță din Guinea
- Bissau (anul 2007)**

hicle ce circulă pe pernă magnetică. În anul 1972 cu prototipul realizat atunci s-a atins viteza de 60 km / h pentru ca în anul 1978 să se atingă viteza de 307,8 km / h. În anul 1979 modelul japonez ML 500R a circulat cu viteza maximă de 504 km / h și tot în același an cu acest model s-a circulat cu viteza de 517 km / h întrecând astfel realizările din Germania la acea vreme. După o perioadă de cercetări și încercări în Japonia se stabilește un alt record de viteză în tehnologia de transport maglev în anul 1997 când cu modelul MLX01 s-a circulat cu viteza de 531 km / h ca apoi, în același an și cu același model, să se atingă viteza de 550 km / h. În anul 1999 alte două noi recorduri de viteză se stabilesc cu modelul MLX01 – 548 km / h și apoi 552 km / h, iar actualul record aparține Japoniei cu ... același model MXL 01, în anul 2003. Viteza maximă cu care a circulat a fost de 581 km / h care se dorea a fi depășită cu tehnologia franceză TGV în sistemul transportului convențional, în anul 2007 când a circulat cu viteza maximă de 574,8 km / h. Siguranța mare în circulație la asemenea viteză a vehiculului japonez se datorează formei de „U” a canalului prin care se deplasează, ghidarea laterală făcându-se tot prin sistemul magnetic între laturile canalului și șasiul vehiculului. Apelând la colegii din Germania redau unele imagini din mărcile poștale emise în ultimii ani cu imaginea modelului din Germania și Japonia unde am identificat emisiunile din Gambia (anul

1997), Guinea Bissau (2001, 2005, 2007) și Sao Tomé (2004). În 2008 în Guinea Bissau s-a emis o coală în care apare modelul german și cel japonez. Este posibil să mai existe și alte emisiuni pe care nu le-am identificat sau imaginea de pe marca poștală nu este convingătoare. Posibil ca să existe c.p.i. din care nu am posibilitatea să redau vreo imagine.

Cu toate că infrastructura pentru un astfel de transport neconvențional este foarte costisitoare, circulația făcându-se pe suporturi la înălțime de 4 – 5 m și chiar mai mult, în raport cu configurația terenului, se prevede o dezvoltare și realizări practice de mare anvergură. Sunt preocupări pentru realizarea imediată a unor legături între marile orașe și pe distanțe mari în China, se dorește introducerea sistemului în India, Pakistan, Venezuela, Georgia, Coreea de Sud. În Marea Britanie se discută construirea unui traseu sud – nord plecând de la Londra spre Birmingham, Manchester cu ramură spre Liverpool, după care spre Newcastle, Edimbourg până la Glasgow.

În Japonia s-a extins rețeaua între marile orașe cu populație numeroasă, rezultatele financiare fiind convenabile. Dar și patria Maglevului – Germania, continuă cercetările după incidentul cu urmări grave și în 25 septembrie 2007 s-a anunțat finanțarea construirii unui traseu între orașul München și aeroportul său și în anul 2008 s-a întocmit proiectul.

Dacă recordurile de viteză sunt apropiate între sistemul feroviar de transport convențional și cel de transport neconvențional, opțiunea unei dezvoltări a celui din urmă este datorată faptului că în circulația curentă se ating viteze mult mai mari decât viteza maximă admisă în circulația TGV, în prezent condițiile de siguranță și confort fiind egale și maxime.

Închei periplul în aceste patru episoade referitoare la evoluția recordurilor de viteză în transportul feroviar convențional și cel neconvențional cu speranța că informațiile prezentate interesează pe mulți din membrii asociației și pe ceilalți cititori ai buletinului și cu gândul ca se pot face adăugiri sau corectii.

ing. Gabriel MĂRGINEANU – Iași

DE REGULA, ARTICOLELE CARE NE-AU FOST TRIMISE PENTRU PUBLICARE ÎN BULETINUL INFORMATIV SUNT MENȚINUTE ÎN PORTOFOLIUL REDACȚIEI ATÂT TIMP CÂT SUNT ÎN VEDERE A SE PUBLICA FĂRĂ A SE ÎNAPOIA CELE NEPUBLICABILE, CONFORM PROCEDURILOR PUBLICAȚIILOR

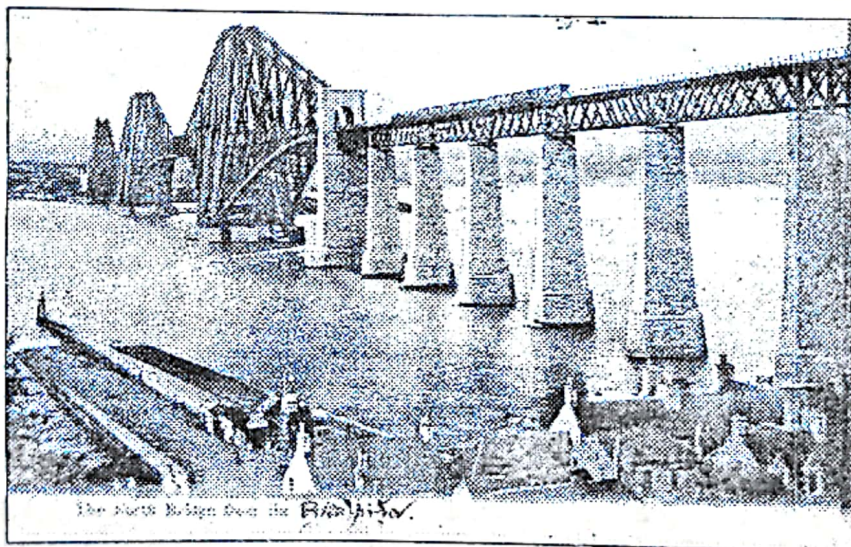
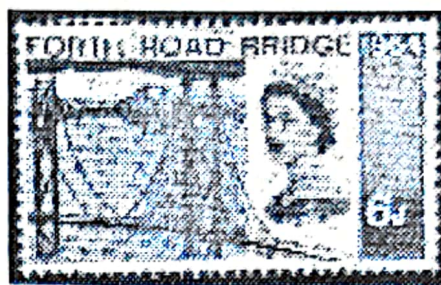
Podul de cale ferată Forth din Scoția

Lucrările de artă ce se construiesc pe liniile de cale ferată care au traseul prin munți sau traversează fluviu sau zone cu diferențe de nivel mare, au o arhitectură impresionantă și sunt unice, adaptate la terenul respectiv. Acestea impresionează nu numai pe profesioniști ci și pe călătorul care are ocazia să vadă „pe viu” lucrarea sau pe colecționarii care pot admira pe cărțile poștale ilustrate imaginile lucrărilor de artă respective.

Când am privit prima dată c.p.i. redată pe această pagină, privirea mi s-a oprit în primul rând asupra încântătoare arhitecturi a podului de cale ferată și apoi am observat că expeditorul a făcut o „glumiță” scriind de mână peste ultimul cuvânt „Bistrița” (The Forth Bridge from the xxx Bistrița). Expeditorul era o persoană din localitatea Tăutești (județul Iași) adresându-se unei persoane din comuna Roseți (județul Iași) la 23 februarie 1919 francată cu un timbru de ajutor de 10 bani „Țesătoarea”. După cum se observă este o c.p.i. reutilizată prin ștergerea uneia circulate observându-se urmele unei ștampile dreptunghiulare cu „Cenzurat...”. C.p.i. are ca date de identificare literele G.W.W. încadrate pe diagonala unui pătrat cu colțul în sus plasat între „POST” și „CARD” în partea de sus.

Am căutat mai multe surse de informare pentru că tot găseam alte amănunte care mi se par interesante și emoționante în ce privește Podul Forth construit peste estuarul din estul Scoției sau nordul Marii Britanii, pe linia de cale ferată de la Edimbourg la Dundee. Compania North British Railway intenționa să construiască două poduri peste estuarul amintit pentru a scurta considerabil distanța între Edimbourg și legătura cu Dundee prin linia ce duce spre Aberdeen, în loc să ocolească estuarul.

Primul pod denumit Tay după numele râului care se varsă în estuar, a fost proiectat de eminentul inginer Thomas Bouch și a fost construit începând din anul 1871 și inaugurat la 1 iunie 1878 pentru circulația trenurilor, după ce la 31 mai asistase Regina Victoria la inaugurarea oficială cu care ocazie l-a înobilat pe ing. Thomas Bouch cu titlul de „lord”. În lungime de 3.150 m, podul avea 85 de deschideri de lungimi diferite cea mai mare fiind de 90 m. Era pentru o singură linie montată pe tablierul cu lățimea de 5 m. Față de nivelul maxim al apei care se atinge la flux, înălțimea până la tablier era de 42 m în partea centrală și de 25 m la extremități, asigurând trecerea vapoarelor cu catargele cele mai înalte din anii respectivi.



Dar în noaptea de duminică 28 decembrie 1879 s-a produs catastrofa! Trenul de călători de la Liverpool – Edimbourg – Dundee intră pe pod la ora 19 și 15 minute avizat de agentul de la intrarea pe pod dar nu mai sosește la celălalt capăt după timpul prevăzut. Era declanșată o furtună / uragan care atinsese viteza de 180 km / h și organele feroviare fiind alertate constată abia în jurul orei 22 că 13 deschideri din partea centrală a podului și trenul de călători sunt în apă. Bilanțul tragediei – 75 de morți, distrugerea unei asemenea construcții și a materialului rulant. În urma anchetei efectuate s-a stabilit că s-a realizat o construcție prea supără și instabilă prin conceptul proiectului, calitatea materialului nu a fost cea mai potrivită și neglijențe la montaj. După

un an de la catastrofa, în urma concluziilor stabilite la anchetă, proiectantul s-a sinucis !

S-au făcut unele analize și calcule recente care au condus la concluzia că dezastrul s-a produs datorită faptului că vântul puternic a aruncat de pe linie ultimul vagon care a produs deraierea întregului tren și în cădere a antrenat grizile podului. Vagoanele din acei ani erau ușoare și în activitatea feroviară din întreaga lume se mai cunosc cazuri când vânturi puternice au produs deraierea vagoanelor din trenuri.

Au fost scoase din apă vagoanele, locomotiva și grinzile căzute iar restul podului s-a demontat. Dacă vagoanele au fost distruse în bună măsură, locomotiva a fost ușor avariata, reparată și repusă în funcție. Dar nici un mecanic nu a mai vrut să circule cu această locomotivă pe podul care s-a construit alături de cel care se observă capete pilelor podului distrus ieșite din apă !

Au fost sistate lucrările de proiectare la cel de al doilea pod dar avantajele legăturii feroviare printr-un pod peste estuar a determinat re-

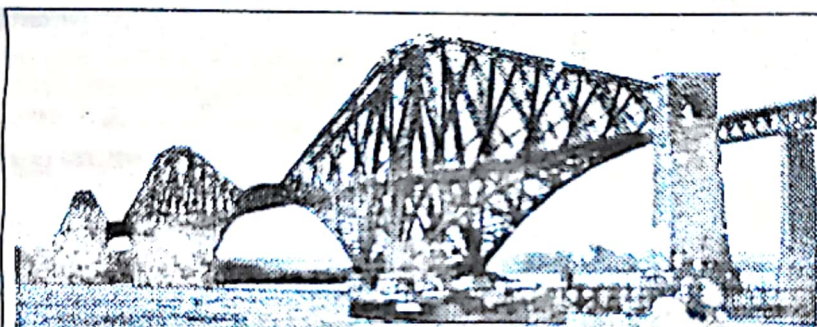
vederea proiectului întocmit de William Henry Barlow și prezentat Parlamentului a fost acceptat iar firma William Arrol & Co a început lucrările la podul alăturat celui distrus la 6 iulie 1883. Acest al doilea Pod Tay a fost inaugurat la 20 iunie 1887 (alte surse – 13 iulie 1887). Podul are o lungime de 3,2 km, este pentru linie simplă, cu grinzi cu zăbrele și pilele sunt în dreptul pilelor primului pod a căror capete ies din apă și în prezent. Se pare că data certă de inaugurare este 20 iunie 1887 pentru că ScotRail a organizat circulația unui tren de la Perth la Dundee la 20 iunie 1887 – la 100 de ani de la inaugurarea podului cu care ocazie s-a montat o placă aniversară la intrarea pe pod.

Concomitent cu construcția celui de al doilea Pod Tay se începuse discuțiile din anul 1881 pentru realizarea altui pod peste estuar deoarece se întrevedea un trafic de călători și marfă spre nordul Scoției care nu se putea derula numai pe podul cu linie simplă iar avantajele

evitării inconjurului estuarului erau considerabile. La proiectul acestui pod au lucrat inginerii John Fowler și Benjamin Baker care au ales ca punct de plecare a podului pentru linie dublă de cale ferată în partea sudică a estuarului, la Quennsferry, în apropiere de Edimbourg.

Malul opus este sub forma unei peninsule de cca 2 km lungime către largul estuarului și în mijloc se află insula Inchgarvie la distanțe egale de maluri și brațele estuarului au aproape aceeași adâncime. Proiectanții au ales soluția construirii podului cu așa denumitele grinzi „cantilever” pentru partea centrală și grinzi cu zăbrele pentru viaductele de intrare de pe ambele maluri, cu pile obișnuite. O grindă cantilever se reazemă pe 4 pile și cea din mijloc are pilele plasate pe insula Inchgarvie. Între două pile

ale grinzii în sensul longitudinal al podului sunt 83 m iar la celelalte două grinzi cantilever aceasta distanță este de 44 m. Consolele de capete (spre viaducte) au lungimea de 210 m (alte surse – 207 m) iar cele din mijloc au lungimea de



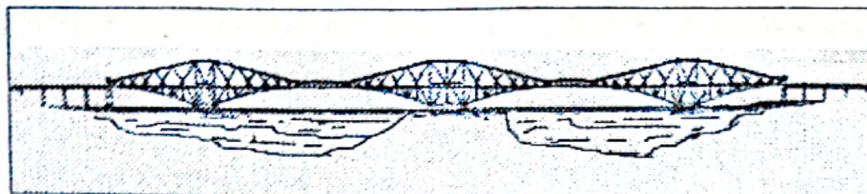
THE FORTH BRIDGE—THE LABOUR OF 5000 MEN (DAY AND NIGHT) FOR 3 YEARS

ENGINEERS—SIR JOHN FOWLER & SIB BENJAMIN BAKER
CONTRACTOR—SIR WILLIAM ARROL

COST OVER £2,500,000

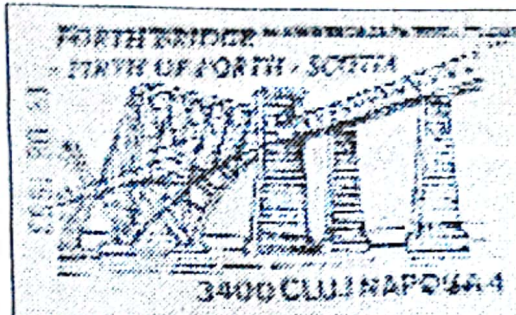
Total length of viaducts over 31 miles including approaches. Two main spans of 1710 ft.
Two spans of 680 feet each. Highest part above high water level, 288 feet. Deepest part below high water level, 95 feet. Weight of steel used 51,000 tons. Steelwork cost, £6,000,000.

251 m și între ele grinda de legătură de 106 m. Lungimea totală a podului cu grinzi cantilever este 1.630 m. La partea inferioară a acestor grinzi lățimea podului este de 36,5 m iar la partea superioară este de 10,5 m ceea ce asigură o stabilitate considerabilă în cazul furtunilor mari. Înălțimea grinzilor este de 100 m în dreptul pilelor și de 10,4 m la capătul consolei. Pentru a nu stânjeni circulația vapoarelor s-a asigurat o înălțime de 48 m de la nivelul apei cel mai ridicat în timpul fluxului și până la nivelul șinelor, putând trece vapoare cu catargul de maxim 46 m pe un culoar de 152 m pe sub grinzi, în cele două deschideri mari. Grinzile sunt confecționate din bare cu diametrul de 3,7 m. Partea podului cu grinzi cantilever a fost terminată în anul 1887 după care s-a continuat construcția viaductelor de intrare din partea de sud având lungimea de 605 m iar cel din partea de nord având lungimea de 295 m, lungimea



Schema podului cu grinzi cantilever a podului Eorth

culme, să-i dea drumul la vale și apoi să-l ridice iar pe culme ... și tot așa.



Ștampila ocazională cu imaginea podului Forth aplicată la Cluj Napoca la 16.08.1993 pe un plic ocazional semiilustrat, color, din setul de 6 plicuri cu "Poduri feroviare celebre"

totală a podului denumit Podul Forth, fiind de 2.530 m.

Inaugurarea Podului Forth a fost la 4 martie 1890 în prezența Prințului de Walles, viitorul rege George al V-lea care a bătut ultimul nit de argint la pod, Ducele de Edimbourg, numeroși deputați, proiectanții, reprezentanții constructorului și ai administrației societății feroviare. Au fost invitați să asiste renumiții constructori Gustav Eiffel și Frederic Fromhold Martens. În ultima perioadă a construcției acestui pod, Anghel Saligny a făcut o vizită de documentare după ce își constituise colectivul pentru proiectarea podului de la Cernavoda. Proba podului s-a făcut cu două trenuri formate din câte 50 vagoane cu o greutate de 900 tone și o lungime de peste 300 m fiecare, remorcate de câte o locomotivă și au circulat concomitent din partea de sud până la partea de nord a podului.

Impresionantul pod s-a născut prin durere – dtrugerea primului Pod Tay. Dar și la construcția Podului Forth au fost victime – 57 de muncitori au murit iar 106 au fost grav răniți din cei cca 5.000 câți au lucrat. Nu a fost de parte ca și acest pod să cadă victimă bombardamentelor aviației germane Luftwaffe, care este un simbol pentru Scoția.

Podul Forth este vopsit în 3 ani de către 4 muncitori după care se reia ciclul încât la englezi este o vorbă: „parcă ai vopsi Podul Forth” atunci când o acțiune nu se mai sfârșește, iar noi ne mai amintim și de legendarul Sisif care a fost pedepsit să urce blocul de piatră pe o

După cum se observă mai este reprodusă o c.p.i. care sub imaginea podului prezintă câteva date referitoare la proiectanți și caracteristici ale podului Forth. C.p.i. a circulat în luna aprilie 1934 de la Edimbourg la Cluj dar nu are date de identificare a editorului. A fost emisă și o marcă poștală în Marea Britanie cu imaginea parțială a Podului Forth în seria din anul 1964, valoarea de 6d. În revista L'Écho timbrologie nr. 1707 din anul 1998 este făcută o prezentare despre primul Pod Tay în care este redată o fotografie a podului distrus, un plic ocazional care are în semiilustrație schița unei părți a podului distrus și imaginea locomotivei așa cum a fost scoasă din apă, ștampilat la 28 decembrie 1978 la Dundee, la împlinirea a 100 de ani de la tragedie. Un filatelist francez are în colecție un plic recuperat de la dezastrul primului Pod Tay, expedit de la Liverpool la „27 DE / 79”, având marca poștală deslipită de apă (lipsă) și notația precum că a fost recuperat în noaptea accidentului de pe Podul Tay.

Și ca o ultimă informație – s-a construit în apropierea Podului Forth un pod suspendat rutier.

Amintiri despre tragedii dar și de admirație pentru cei care au înălțat asemenea construcții pentru progresul omenirii, în memoria victimelor !

ing. Gabriel MĂRGINEANU - Iași

Bibliografie:

- ing. Iosipescu, N – Podul de la Forth (Firth of Forth) în Buletinul Societății Politehnica, anul L, 1936, luna octombrie (era inginer la Direcția L – C.F.R.)

- XXX – L'Écho Timbrologie, nr. 1707, anul 1998, articolul „Écosse: 75 personnes noyées dans les eaux de la Tay”, pag. 63 (nu este trecut autorul)

- Ballantyne, Jim – o corespondență în care mi-a oferit cu amabilitate unele amănunte și imagini pentru documentare

FILATELIA FERVIARĂ ÎN EUROPA

Ungaria

VASÚTFILA 2008 / 4 November

Coperta 1 – Se prezintă 5 ștampile ocazionale realizate de colegii filатели feroviar din Ungaria în 2008, ștampile machetate de Parragh Péter și Szöke Zoltan.

Pe pagina 2 se prezintă piesele filatelice și diferitele realizări cu tematică feroviară care au putut fi achiziționate în 2008 – plicuri speciale, o-cazionale, cartoane filatelice, c.p.i., caiete de istorie feroviară, calendare pentru anul 2009 cu locomotive, cărți, reviste și periodice.

Pe pagina 3 și 4 este articolul Filatelia la puterea a treia – articol în care se prezintă aniversările feroviare din cursul anului 2008 și concret, piesele filatelice realizate cu fiecare ocazie inclusiv cele realizate de AFFR la aniversări de linii ferate care traversează hotarele celor 2 țări vecine.

Pe pagina 5 și 6 este informația privind circulația unui tren accelerat în secuime în colaborare cu revista feroviară INDOHÁZ, tren remorcat de o locomotivă diesel electrică a MAV - NOHAB, care a traversat zona Ghimesului în cursul lunii iulie 2008. Cu această ocazie s-a realizat și un videofilm.

În pagina 7 sunt prezentate 2 c.p.i. cu tematica feroviară editate de Poșta Maghiară în anul 2008 :

- Aviverasrea a 40 de ani a BKV - Intreprinderea de Transport în Comun din Budapesta
- Centenarul liniei de ccale ferate înguste din zona Silvasvarad.

În pagina 8 și 9 – pagină dublă, este un tabel cu Aniversările ale liniilor de cale ferată din Ungaria în anul 2009 la care se preconizează a se realiza piese filatelice și ștampile ocazionale. Sunt amintite și 3 aniversări din Ardeal:

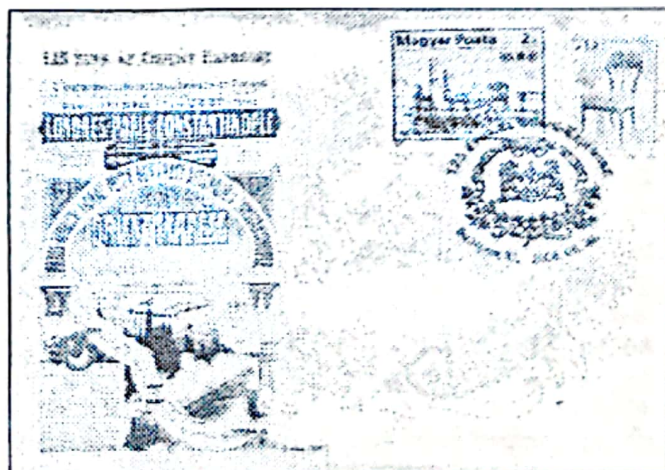
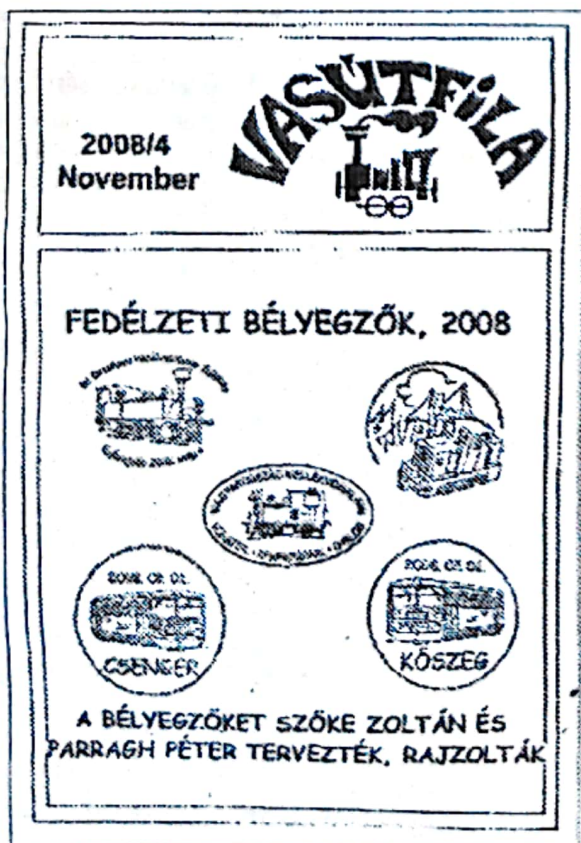
- 125 de ani linia de cale ferată Satu Mare – Baia Mare
- centenarul gării ARAD
- centenarul liniei de cale ferată Reșița – Oravița

În pagina 10 se prezintă 2 emisiuni de mărci poștale din anul 2008 care sunt încadrate la tematica feroviară, serii în care un timbru reprezintă o locomotivă:

- IFJUGAGERT 2008 – KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK – pentru tineret – mijloace de transport – serie, bloc cu 4 valori nominale
- FILAFALU V – set filatelic – serie cu 2 valori nominale

Ambele serii au fost emise de Poșta Maghiară cu scopul de a răspândi și stimula filatelia în rândul tineretului de vârstă școlară.

Pe pagina 11 și 12 – o bucurie pentru colecționari – în sfârșit a apărut un catalog de c.p.i. Deocamdată este doar sub forma tipărită pe hârtie dar și pe CD (text fără imagini), catalog comun a firmelor PPP și Nostalgia KFT. Diferite știri, informații despre c.p.i. – probleme de realizare, distribuie, difuzare a c.p.i.



interne și din străinătate sunt inserate pe paginile 13,14 și 15.

Pe coperta 2 – este reprodus un frumos plic ocazional realizat cu ocazia aniversării a 150 de

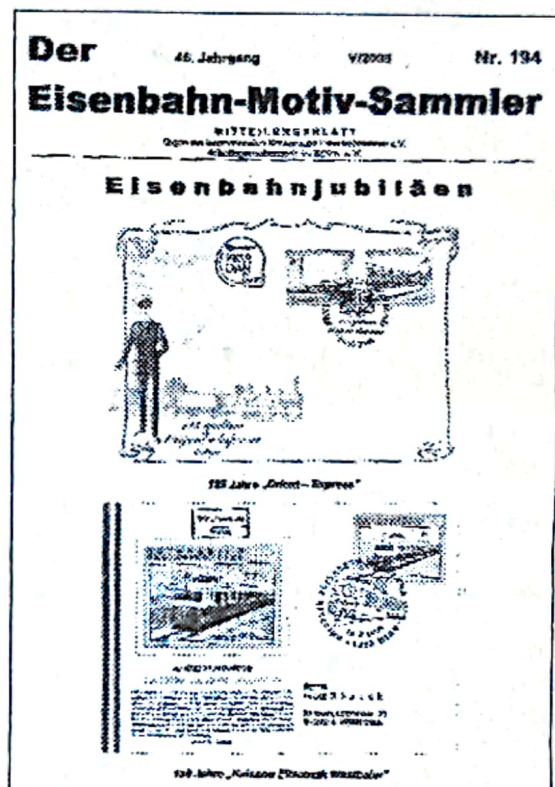
ani a liniei de cale ferată Szajol – Békéscsaba – Arad – 25 octombrie 2008.

recenzat – ing. LÖRINCZ Tiberiu

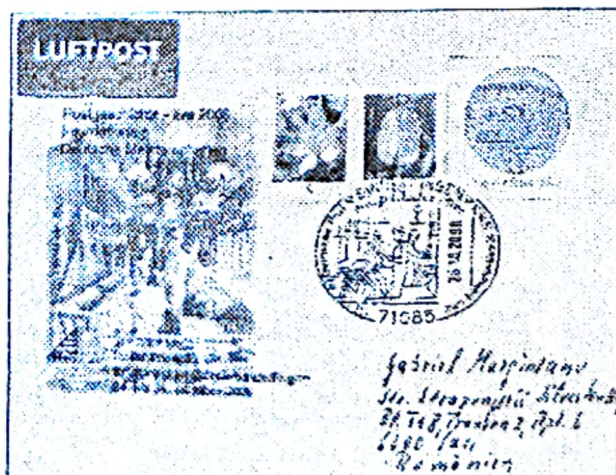
Germania

DER EISENBAHN – MOTIV – SAMMLER nr. 194 / 2008-12-10

Pe copertă sunt redată în culori plicurile ocazionale semiilustrate care au marcat împlinirea a 125 de ani de la circulația primului tren „Orient – Express” și 150 de ani de inaugurarea „Liniei ferate - Împărăteasa Elisabeta” din vestul Austriei. Ultima aniversare este prezentată în primul articol al acestui număr de F. Blazek. Nu am întâlnit numele autorului documentarului istorico – filatelic „Trenuri sanitare și de la- zaret” – interesant subiect tratat și bogat ilustrat cu piese filatelice, fotografii, schițe – vagoane și trenuri sanitare, ștampile de pe corespondențele expediate din aceste trenuri. Germanii au fost cei care au amenajat și utilizat trenurile pentru răniți și bolnavi în războaiele care le-au purtat după anul 1866 până în secolul următor. Din activitățile actuale D. Grusenick relatează despre marcarea cu aceeași ștampilă ocazională cei 145 de ani a gării Greifswaldt și 60 de ani de activitate a asociației actuale de filatelie din cei 100 de ani de activitate filatelică în acest oraș. Hans-G. Schlicht face cunoscută ștampila ocazională de la târgul filatelic din Lenggries (14.09.2008) iar Josef Seidlmann prezintă pie- sele realizate cu ocazia împlinirii a 50 de ani de funcționarea telescaunului din Wurbauerkogel. G. Mann aduce completări privind activitatea constructorului de locomotive Johann Andreas Schubert. Unele piese filatelice cu tematică ferroviară dau prilejul unor scurte prezentări pre-



cum emisiunea de mărci din Bosnia referitoare la linia cu ecartament de 760 mm dintre Vișegrad și Mokra Gora lui P. Zimmermann iar F. Blazek prezintă viaductul Mindouli din fosta colonie franceză Congo ce apare în imaginea unor mărci poștale, viaduct asemănător cu cel din Mayombe de pe mărcile poștale din Africa Ecuatorială Franceză. Lituania a aniversat 1000 de ani de existență și s-a emis o coală cu 6 mărci poștale din care una este cu tematică ferroviară ne informează F. Blazek. Același autor face o prezentare a unui autor de versuri cu tematică ferroviară a cărui portret apare pe două mărci poștale – Ioachim Ringensatz și împreună cu G. Benke ne aduce la cunoștință deapre ultima călătorie cu trenul cu cai din Zerbster de acum 80 de ani marcată acum cu un plic ocazional. La rubrica cu emisiuni de mărci poștale sunt redată din: Polonia (1 emisiune), Alderney (Marea Britanie) (1), Belgia (1), Austria (1), Ucraina (1), Norvegia (1), Lituania (1), Serbia (2), Macedonia (1), Ecuador (1), Australia (1),



Guineea – Bissau (1), Cuba (!), Filipine (1), Sao Tomé (1), India (1), Tuvalu (1), China – Taiwan (1), Singapore (1), Japonia (1) și Guernsey (Marea Britanie) (1). Pe paginile din mijlocul numărului este anunțat programul celui de al 43 Congres al asociației care se va ține în perioada 21 – 24 mai 2009 la Oberhof / Thür. Datele tehnice și alte informații despre locomotivele cu abur ce sunt în imaginea a 6 mărci poștale și o colită emise în republica Guineea sunt descrise de F. Blazek. L. Walkowiak face o scurtă prezentare a metroului din Detroit ce apare pe o recentă c.p.i. Pe marginea multor imagini din c.p.i., schițe și ștampile, J. Schmidt

face o incursiune de la primul tramvai electric la tramvaiul modern de azi din orașul Bielefeld. Ampretele ștampilelor ocazionale cu tematică feroviară sunt din: Germania (11), Franța (1), Marea Britanie (6), Italia (3), Austria (6), Spania (1), Polonia (2), Ucraina (3), Ecuador (2), USA (9) și Japonia (7). Sunt recomandate pentru lectură o serie de lucrări și apoi sunt redat imaginile unor c.p.i. din Austria, Ucraina, Estonia, Elveția cu scurte informații semnate de F. Blazek.

Prelucrare de ing. G. Mărgineanu cu ajutorul traducerii domnului Virgil Dianu - Sibiu

Luxemburg

CIRCULAIRE nr. 4 / 2008

Este adresat salutul către membri după revenirea la activitate din vacanță și se fac urări celor care își aniversează ani frumoși. Din activitatea bogată ce urmează se prezintă manifestarea și data desfășurării și apoi se prezintă emisiunile de mărci poștale și maximele care vor apare după 30 septembrie 2008. Cotizația pentru membrii luxemburghezi – 8 euro, pentru membrii aderenți – 5,5 euro și pentru membrii din alte țări – 10 euro. Este prezentat un articol din „Jurnalul german de filatelie” nr. 13 / 1968 referitor la cursele poștale care au fost prin Luxemburg în secolul XVII și XVIII și un extras din ziarul „Briefmarkenspiegel” nr. 8 / 2008. Următoarea apariție a circularei va fi la 15 decembrie 2008. (G.M.)

U. A. I. C. L.	
<i>Les Cheminots Philatélistes 61 Luxembourg</i>	
affiliés à la FSAIC et la FSPL	
Siège social : Gare de Dommeldange	
Dommeldange, le 05.09.2008	
<i>Circulaire n° 4 / 2008</i> N° 148 année 24	
Chers membres!	
1.1. Séparations amicales après les vacances où le temps n'était pas toujours de notre goût. Nous espérons tout de même que vous avez bien profité du temps estival, afin de reprendre des forces pour la nouvelle saison. Du côté sport nous sommes vraiment fiers en cet été : Tour de France d'abord et puis le Jeux Olympiques en Chine à grand succès pour les athlètes français, suisses et belges.	

Literatură filatelică

Revista „FILATELIA” nr. 6 / 2008 iunie

Pe copertile color ale acestui număr sunt o serie de fotografii realizate la „EFIRO 2008” cu vizitarea acesteia de către Președintele României – Traian Băsescu, Alteța Sa Principele Radu al României, cu persoane din conducerea FIP și FFR, din juriul expoziției, a organizatorilor și a câștigătorului Marelui premiu Național „EFIRO”. În deschiderea numărului este redat interviul luat președintelui FFR – Leonard Pașcanu de către Julieta Dolcu cu privire la organizarea și desfășurarea expoziției filatelice mondiale de la București din perioada 20 – 27 iunie 2008 „EFIRO 2008” cu prilejul împlinirii a 150 de ani de la emiterea primei mărci poștale ro-

mânești. În cuprinsul interviului este prezentat și tabelul cu distincțiile primite de exponanții români la această expoziție. Urmează apoi câteva articole cu impresiile ce-au marcat viața filatelică din țara noastră: „Filateliștii români se pot considera împliniți” semnat de Silviu N. Dragomir, „Ecouri EFIRO 2008” – mesaje de la Jos Wolff, președintele FIP și Andree Trommer Schiltz, secretar FIP, „Maximafilia la EFIRO 2008” semnat de gen. Brigadă (r) Vasile Doros, „Impresii de la Expoziția Mondială EFIRO 2008” ale unor personalități din activitatea filatelică consemnate de Cezar Vasilescu. Ing. Mircea Gheorghe și Julieta Dolcu sintetizează cotarea mărcilor poștale după Michel Suppliment nr. 10 / 2007. Este prezentată scri-



soarea adresată președintelui României – Traian Băsescu de către directorul general al CN Poșta Română, Dan – Mihai Toader și președintele FFR, Leonard Pașcanu prin care i s-a acordat Medalia Comemora-

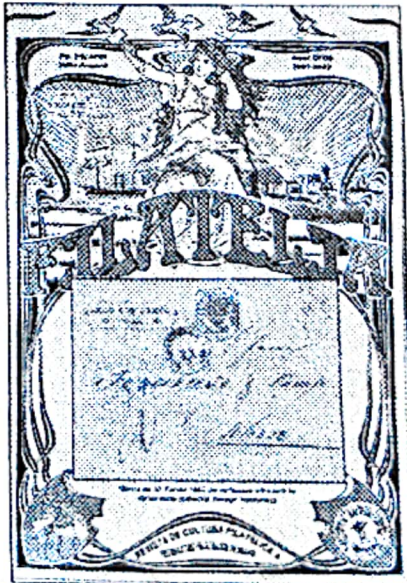
tivă EFIRO 2008 și Catalogul Expoziției. Într-un material mai detaliat Leonard Pașcanu se sizează că „Noi fraude apar la S.C. Romfilatelia S.A.”. La rubrica „Ștampile poștale ocazionale 2008” sunt redată amprente ale celor 9 ștampile aplicate la EFIRO 2008 și a 30 ștampile inițiate de asociațiile filatelice din țară. „Răsfoind presă” ing. Călin Marinescu semnează recenzia lucrării „Folded Typewrite Postcard” – autor Robert M. Bell și Marian Jianu semnează recenziile lucrărilor „Istoria poștelor locale Transilvane” – autor Mircea Dragotescu, cele două volume „Tarifele, taxele și gratuitățile poștale în România 1841 – 2008” – autor Călin Marinescu și „România, Erori filatelice – Catalog specializat ilustrat 1903 – 2006” – autor Sergiu – Marian Găbureac. La rubrica „Poșta redacției” sunt prezentate scrisori de la filateliiști din țară și unele răspunsuri ale redacției iar în încheierea numărului „Schimb, Vând, Cumpăr”.

Revista „FILATELIA” nr. 7 – 8 iulie / august

Pe coperta I-a dublă color sunt redată 2 scrisori cu marca de 30 Parale circulată în anul 1862 și mai multe fotografii de la deschiderea Salonului Cartofil „București 2008”. După Comunicatul de presă al purtătorului de cuvânt al FFR Sergiu Găbureac, cu privire la Ședința Comitetului Director al FFR din 19 iulie 2008 este prezentat și Convocatorul Congresului FFR pentru data de 25 octombrie 2008 cu ordinea de zi propusă, convocator semnat de președintele federației, Leonard Pașcanu. Semnatarul J.D a-

duce la cunoștință programarea pentru „Desvelirea bustului Președintelui – fondator Dimitrie C. Butculescu” odată cu Congresul FFR anunțat. „Dr. Robert M. Bell – un merituos filatelist pentru filatelia românească” este prezentat de ing. Călin Marinescu. După expoziția mondială de la București, Francisc Ambruș expune în articolul „EFIRO 2008, fiscalotelia românească și viitorul ei” aspecte ale acestui domeniu de colecționare care atrage tot mai mulți colecționari. Ca o dovadă, prof. George Morărel prezintă „Rarități fiscale M.V.I.R.” – studiu ilustrat cu piese convingătoare. Despre „Marca de 30 Parale 1862 pe scrisori adresate în străinătate” Norbert Blistyar face o expunere amplă ilustrată cu alte 3 plicuri circulă alături de cele de pe copertă. Din domeniul istoriei poștale este relatată semnata de dr. Traian Serendan din Brașov „Despre aria de răspândire a primelor două emisiuni Timișoara 1919”. În domeniul marcofiliei face o incursiune Silviu N. Dragomir în studiul amplu „Ștampile matricole ale factorilor poștali din Iași” ilustrat cu cca 170 de amprente de acest gen. Relatări despre unele subiecte din filatelie sunt prezentate de Valentin Dolfi în articolul „18 bani 1868 – o varietate de tipar și două semnături celebre” și de ing. Mihai – Remus Cosmin în articolul „Sincope în activitatea Poștei anilor '50 ?!”. Și din domeniul maximafiliei întâlnim o amplă relatare semnată de ing. Andrei Potcoavă (AJP, AEP, AMP). Leonard Pașcanu reamintește de acele „Timbre coté vue” (aplicate pe partea imaginii la c.p.i.). Pe pagina cu amprente ștampilelor ocazionale aprobate, Julieta Dolcu face și „Recomandări pentru machetatorii de ștampile” de care trebuie să se țină cont pentru ca acestea să

fie aprobate. Știri de la „Salonul Carto – filatelic București 2008” sunt consemnate de Cezar Vasilescu (AJP) și Dumitru F. Dumitru completate cu relatarea semnată de Silviu N. Dragomir „Ilustrate cu fițe de pe litoral” care



pe lângă fotografii de la salon prezintă cu umor și câte ceva despre realizarea c.p.i. „Clubul Filatelic C.F.R. București la a 30-a aniversare” este prezentarea semnată de Ion Cârstea – președinte. Iar Tiron Martin prezintă 2 plicuri prin care „Filateliștii timișoreni își cinstesc veteranii”. În memoriam – „Mircea Gheorghe”. Rubrica „Răsfoind presa străină” este bogată în prezentări. Astfel Silviu N. Dragomir informează despre „Catalogul Mărcilor Poștale Românești volumul al II-lea (1948 – 1989)” (ne permitem observația că pe coperta lucrării este „Catalogul Timbrelor Poștale ...”). Julieta Dolcu semnează următoarele recenzii a lucrărilor: „Salutări din Bacău” - „adresate” de Ioan Cătană; „Catalog expozate prezentate la expoziții de cartofilie” care se referă la lucrarea „Salutări din Dobrogea” - autor ing. Gheorghe Stănescu; „Centenar Nicu Albu 1908 – 2008” autori Viorel Nicolau și Constantin Pașile; „Monografia comunei Vulturul” – autor Vasile Neagu Ghiță. Revistele care sunt recenzate: „Marina” nr. 60, „Ardeal Banat Bucovina” nr. 3 (65) august 2008; „Foia informativă a Clubului Filatelic Turda”. După adnotările „Ecouri la concursuri filatelice” semnate de Elena Copuzeanu – Vlădescu este încheierea cu „Schimb, vând, cumpăr”. Pe coperta a IV-a o serie de fotografii de la banchetul de palmares al Salonului Cartofil București 2008 dar și mărci poștale considerate catastrofe filatelice produse de Romfilatelia și piese filatelice de la licitații de renume.

Revista „FILATELIA” nr. 9 / 2008 septembrie

Pe coperta I-a dublă sunt imagini de la Expoziția Filatelică Mondială Praga 2008 și este redată imaginea colitei emise cu această ocazie. De asemenea sunt redată imaginile a 3 plicuri de la licitația internațională Heinrich Köhler francate cu mărci românești din secolul XIX. Relatările de la prestigioasa manifestare sunt făcute de Leonard Pașcanu în articolul „Praga 2008” iar Alexandru – Dan Bartoc ne informează despre expoziția „WIPA 2008 – la 75 de ani de la renumita WIPA 1933, după WIPA 1965, 1981 și 2000” de la Viena. Silviu N. Dragomir tratează subiectul debitării mărcilor „Cap de Bour” și apreciază „Eficiența M.M.P.R. vol.I” care include detaliat subiectul (inițialele de la Monografia Mărcilor Poștale Românești). Norbert Blistyar (Germania) face unele „Precizări asupra perioadei a emisiunii <Semicentenarul Independenței> 1927” și semnalează și

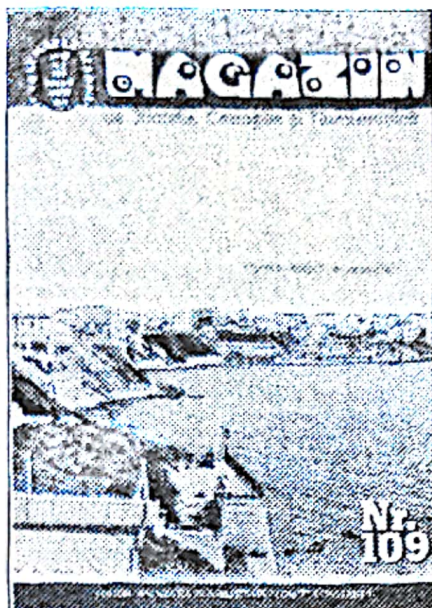
„Neconcordanțe la aplicarea tarifului postal extern valabil după 17 Aug. 1947”. Julieta Dolcu face o scurtă recenzie a lucrării lui Silviu N. Dragomir „Istorie neelucidate”. Bogat ilustrat este studiul detaliat semnat de Marian Jianu și Francisc Ambrus



despre „Timbrele de ajutor și fiscale cu supratiparul <Gültig 9. Armee>”. Sergiu Găbureac ne semnalează „Un fals la supratiparele din 1952” după care ing. Mircea Pătrășcoiu ne introduce în domeniul mecanofiliei cu articolul „Stampile de cenzură civilă pe corespondențe <francate mecanic>”. O pledoarie pentru un domeniu de colecționare ce a luat avânt după anul 1990 este în dezbateră semnată de ing. Mihai – Remus Cosmin „De ce cartofilia?”. Ing. Andrei Potcoavă continuă relatarea din numărul anterior referitor la maximafilie în articolul „2007 – Panoramic maximafil”. La rubrica „Agenada filatelică” sunt prezentate „Realizări timișorene” 7 plicuri ocazionale semiilustrate. În memoriam – „Prof. univ. Radu Georgia” și „Mircea Dagnea”. Julieta Dolcu (AJIP) face recenziile următoarelor publicații: „Magazin de filatelie, cartofilie și numismatică” nr. 109, „Curierul filatelic” nr. 149, „Filatelistul Feroviar” nr. 51 (2 / mai 2008), „Buletin informativ – Gruparea colecționarilor Mihai Eminescu” nr. 19, „Ciupercei – Catalog filatelic și Sistematica ciuperceilor” – autor Steluța Gergina și „Ecce Homo” vol. II – autor Anastase Firimiță. „Schimb, vând, cumpăr” după care o frumoasă copertă a IV-a (ambele fețe) cu imaginea a 6 piese filatelice – comori românești, la licitația Heinrich Köhler din 23 – 27 septembrie 2008.

Revista „MAGAZIN DE FILATELIE, CARTOFILIE ȘI NUMISMATICĂ” nr 109

Se continuă serialul semnat de Mihail Cezar Săvulescu „Noi varietăți ale unor serii de timbre de ajutor și asistență socială” cu 28 de ilustrații prezentate color pe coperta a II-a. În domeniul numismatiei Mihai Bogdan prezintă



„Emisiunea monetară Mărcile Poștale <Cap de Bour>”. Noile descoperiri ale detectivului cartofil în persoana arh. Radu Cornescu se referă la „Misterul Palatului Sturza” prin „indiciile” unor c.p.i. Relatările despre „Asociația

Generală a Inginerilor din România la 90 de ani de la înființare” cu prezentarea emisiunilor de mărci poștale care ilustrează această asociație, sunt semnate de ing. Marius Mihăiță făcând și o listare a plicurilor ocazionale emise cu sprijinul asociației. Interesantul periplu prin lagărele prizonierilor de război redat prin imaginile pieselor filatelice intitulat „Cenzura corespondenței prizonierilor de război din Rusia 1914 – 1921” semnat de Victor Codreanu a ajuns la al VI-lea episod – Lagărele din Sudul Rusiei Europene și Caucazul – Districtul Militar Odessa – Lagărul Odessa, Districtul Militar Don – Lagărul Astrahan, Districtul Militar Caucazian – Lagărul Stavropol. O relatare susținută cu documente originale semnată de comandor (r) ing. Daniel Barbu – „Bunicul meu, Nicolae Flenche a lucrat în echipa de avioane condusă de Aurel Vlaicu”. „Sus opinca!” – o prezentare a unei interesante „Carta Poștala a Sătenilor” este făcută de Constantin Pricop care ne descrie și „O corespondență din Cherbourg”. Un studiu cartofil despre „Ursarii în cartofilia de pe alte meridiane” amplu dezvoltat și bogat ilustrat este semnat de prof. Helmut Kulhanek. O primă parte a unei expuneri despre „Realizarea unui compendiu / catalog cartofil (I)” este prezentată de către Sergiu – Marian D. Găbureac care redă și imaginea a șase c.p.i. pe coperta a III-a color.

Revista „CURIERUL FILATELIC” nr. 149

Pe copertă - două fotografii de la „Efiro 2008 – prima expoziție filatelice mondială or-

ganizată în România” care este apoi tratată în articolele semnate de Salade Nicolae și Cezar Vasilescu. Despre „Maximafilia la EFIRO 2008” sunt relatări semnate de gen. brigadă (r) Vasile Doros. Un subiect mai aparte prezintă ing. Călin Marinescu – „Stampilele – mărci poștale utilizate în anul 1993”. Eduard Ionescu prezintă „Un fel de carte poștală mai rar utilizată” - subiect: felicitare, desen inspirat de A. Mucha. Ioan Catană își continuă prezentarea exponatului realizat „Județul Bacău, Poșta feroviară 1870 – 1910”. „160 de ani de la revoluția Română de la 1848” este subiectul tratat amplu prin prizma maximafiliei de către prof. Salade Nicolae, ilustrat cu piese adecvate. Interesant studiul despre „Corbul Corvineștilor pe piese filatelice românești și maghiare” semnat de Stoia Romeo Lucian. Din partea redacției se fac ample recenzii la următoarele apariții editoriale: „Istoria Poștelor Locale Transilvane” – autor dr. Mircea Dragotescu; „Tarifele, taxele și gratuitățile poștale în România 1841 – 2008” – autor ing. Călin Marinescu; „Maximafilia în România – Monografie” – autor dr. Ioan Daniiluc; „Salutări din Bacău” – autor Ioan Catană și „Catalogul timbrelor poștale românești – vol. II (1948 – 1989)”. In memoriam – „Dr. Liviu Nicolae Cristea a plecat dintre noi” semnat de Leonard Pașcanu și „Prof. univ. Radu Georgia” semnat de col. (r) Victor Surdu. Sunt redată „Cotele emisiunilor România după suplimentele Michel Rundschau nr. 7, 8 și 9, iulie – septembrie 2007”. Ing. Mircea Pătrășcoiu face enumerarea unor „Clădiri ale instituțiilor poștale ilustrate pe întreguri poștale”. La „Documentarul Fram” tot ing. Mircea Pătrășcoiu semnează articolele „Sebastian Prestre, Marquis de Vauban 1633 – 1707”, „Iuliu Maniu (1873 – 1953)” „Semnalare” și „Deservire superficială a mașinilor de francat mecanic”. „De la Subredacția din București” sunt prezentate ca de obicei „Noi emisiuni de mărci poștale românești” și „Noi întreguri poștale românești”. La



rubrica „Știri din țară” sunt prezentate activități filatelice din Făgăraș - aniversarea a 50 de ani de existență a Cercului Filatelic „Cetatea” din Făgăraș, Timișoara - „Junimea 2008 - ediția a IV-a”, Bistrița - expoziția filatelică „Transilvania” și Sighetu Marmației - „125 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată îngustă Sighetu Marmației - Ocna Șugatag”. Recenziile filatelice sunt făcute la publicațiile: „Filatelia” nr. 2, 3, 4, 5 și 6 / 2008, „Buletinul cercului de studii pentru istorie poștală Ardeal, Banat, Bucovina” nr. 1, 2 și 3 / 2008, „Studii filatelice brașovene” nr. 2 și 3 / 2008, „Magazin de filatelie, cartofilie și numismatică” nr. 108 și 109 / 2008, „Filatelistul Feroviar” nr. 51 și 52 / 2008, „Medfila” nr. 63, 64, 65 și 66 / 2007, „Buletin informativ realizat de gruparea colecționarilor Mihai Eminescu” nr. 18 și 19 / 2008 și „Foia informativă a Clubului Filatelic Turda” nr. 7 / 2008. Tiron Martin încheie conținutul acestui număr prezentând o listă cu „Scriitori vechi ale filateliștilor”.

Călin MARINESCU - „Tarifele, taxele și gratuitățile poștale în România 1841 - 2008” vol.I și II, Editura Medro, București 2008

Calitățile de cercetător al istoriei poștale, inginerul Călin Marinescu le-a dovedit prin lucrările care le-a elaborat începând din anul 1993 luând în considerare și numărul impresionant de articole - publicate atât în țară cât și în alte țări - 240. Favorizat și de atmosfera prielnică filateliei din familiei, moștenind pasiunea pentru acest gen de colecționare de la tatăl său, a pătruns prin studiile sale în domenii ale istoriei poștale care cu greu se lasă descifrate.

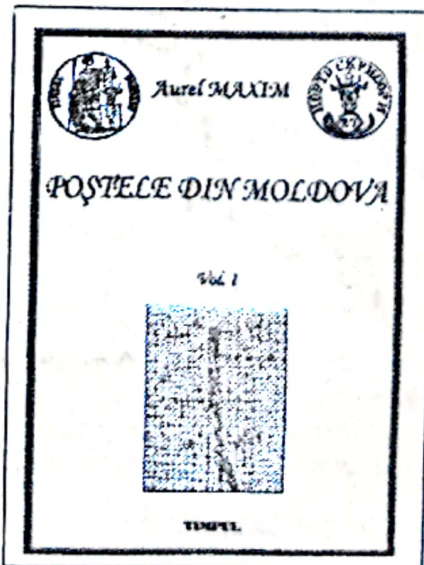
Ca să elaborezi două volume care conțin după aprecierea personală, peste două treimi tabele cu tarife, taxe și gratuități, este necesar ca să cunoști îndeaproape activitatea instituției de-a lungul

timpului prin cercetarea arhivelor din domeniu. Această lucrare poate fi asemănată ca un catalog care trebuie să fie la îndemâna colecționarului atunci când dorește să procure o piesă veche, valoroasă, pentru a vedea dacă este corect francată pentru timpul respectiv. Dar și celelalte informații aduc o însemnată contribuție la istoria poștală prezentând diversele proceduri ale administrației poștale în desfășurarea activității.

Aprecem în mod deosebit activitatea autorului alăturându-ne celorlalți colecționari care au prezentat apariția lucrării în unele periodice filatelice, felicitându-l pentru această realizare și nu uităm că în seria celor 9 lucrări editate anterior, sunt și vreo trei lucrări care tratează aspecte ale activității poștale pe calea ferată, fiind onorați că este membru al AFFR.

Aurel MAXIM - „Poștele din Moldova” vol. I, Editura Timpul, Iași 2008

Pentru cititorii buletinului „Filatelistul Feroviar” numele autorului este cunoscut, fiind membru al AFFR. Acum câțiva ani în urmă s-a dedicat cercetării activității poștelor din această zonă a țării posibil și cu gândul că în arhivele naționale din localitate se vor găsi și „urme” ale emiterii renumitelor timbre „Cap de Bour” în Principatul Moldova - primele timbre românești. Chiar dacă arhivele care îl interesau au fost concentrate după Unirea Principatelor la București, a putut cerceta multe documente legate de activitatea poștală din Moldova și cu însemnările culese a prezentat treptat în buletinul asociației studii ample ale diverselor aspecte din începuturile acestei activități. Acestea au fost însoțite de unele imagini inedite sau mai puțin cunoscute, indicând documentele originale din care au fost preluate informațiile așa după cum se poate observa din bogata bibliografie care însoțea fiecare studiu. Din lucrările isto-



rico – geografice ale unor autori autohtoni sau ale celor din alte țări care au călătorit în secolul XIX prin Moldova așa cum figura în anii respectivi, a extras multe pasaje cu care și-a susținut informațiile. Studiile publicate s-au referit la poșta Agenției K.K. a Austriei în Moldova, Poșta Rusiei în Moldova, Poșta Basarabiei inclusiv cea sătească din sudul acesteia, introducerea telegrafului electric în Moldova. Ceeace a dorit a reuși să finalizeze – să cuprindă aceste studii mult îmbogățite într-o lucrare care să dea o privire de ansamblu a activității poștale din Moldova și Basarabia de la începuturi și până după mijlocul secolului XIX. Cu trudă și migală demne de apreciat, autorul a în-

vins o serie de greutăți pentru ca să poată să-și editeze lucrarea și cunoscând parte din acestea, îi adresez din toată inima felicitări ! A deschis drumul și cred că îl va continua și va stârni și alți pasionați de istorie poștală, dorința de studiere amănunțită a trecutului activității acestei instituții cu rădăcini în negura vremurilor.

Am dorit să fac această prezentare și nu recen-zare a lucrării pentru că numai lecturarea decătre cei interesați poate să-i aprecieze valoarea !

prezentarea periodicelor și a aparițiilor editoriale - ing. G. Mărgineanu

IN MEMORIAM

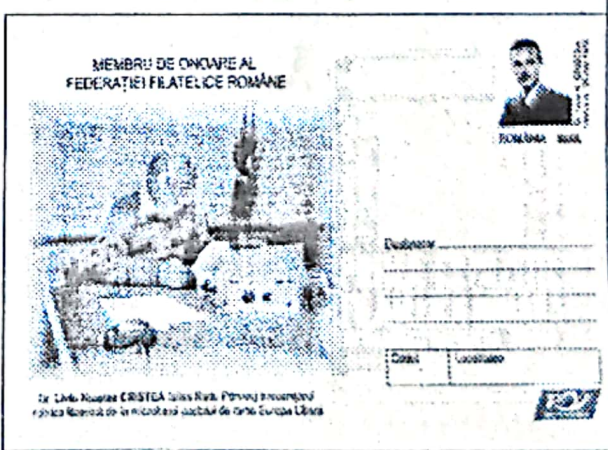
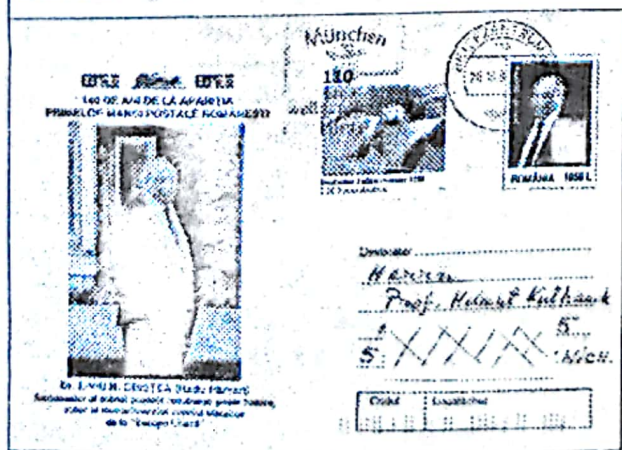
Dr. Liviu Nicolae Cristea – alias Radu Pârvan

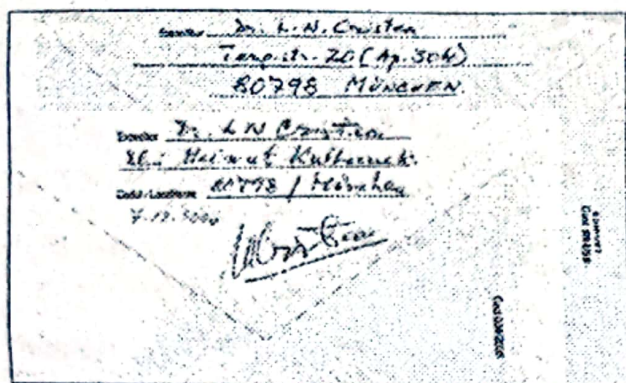
(28.05.1912 – 12.04.2008)

Pe ocolite și cu întârziere am aflat din două publicații filatelice românești, trista veste ! Ne-a părăsit pentru totdeauna la respectabila vârstă de aproape 96 de ani unul dintre cei mai competenți și mai cunoscuți specialiști în filatelia și istoriografia poștală românească. Ceeace rămâne în amintirea posterității pe lângă activitatea de o viață legată de pasiunea filatelică amănunțit relatată în articolele amintite este vasta și merituosă muncă informativă difuzată în cele cu mult peste 1.500 de emisiuni ale rubricii filatelice la postul de radio „Europa Liberă”. Nu repet deja cele cunoscute doar câteva completări dintr-o perspectivă strict subiectivă.

L-am cunoscut foarte târziu, abia în anul 1998, la câteva luni după ce a comentat în două din emisiunile sale contribuțiile mele pe teme cartofile apărute în revista „Magazin de fila-

telie, cartofilie și numismatică” din Constanța, publicație pe care o primea și consulta regulat. Am dat urmare invitației dânsului de a-l vizita la domiciliul din München, consecința fiind o colaborare amicală, prioritar cartofilă, pe un suport de prietenie și considerație reciprocă, mereu reactualizată prin 2 - 3 vizite anuale, nenumărate convorbiri telefonice și o corespondență documentară care-și avea inepuizabilul izvor în miile de cărți, reviste, notițe etc., care umpleau până la refuz etajerele și rafturile din modestul apartament. O parte din ele comasate în câteva încărcături de portbagaj au fost trimise în ultimii ani cu diverse ocazii unor destina-tari din țară. A fost nevoit să suporte câteva lovituri ale soartei care și-au lăsat amprenta: moartea soției la Londra, decesul surorii Mary la München, moartea timpurie a ginerelui în





Australia. O vătămare a gleznei cu ocazia unei vizite la cimitir la mormântul sorei cu un an în urmă, care refuza să se vindece, i-a provocat multe neplăceri și suferințe. A urmat la propria dorință și în pofida multor sfaturi, o operație cu șanse îndoielnice de reușită care doar a agravat situația, îngreunând orice deplasare. Aceasta l-a determinat să accepte mutatul la Londra la unul din fiii săi. Termenul fixat era de 23.12.2007 pentru a petrece Crăciunul la Londra. Deși ne despărteau peste 600 km de autostradă și șosele parțial înzăpezite, l-am vizitat

cu 3 zile înainte de plecare, pe 20 decembrie, pentru a-mi lua rămas bun. Multe din lucruri erau deja împachetate în zeci de cutii care urmau să fie transportate ulterior. A fost ultimul contact.

S-a stins patru luni mai târziu la Londra, fiind înmormântat alături de soția sa. Mențiunea dintr-un articol românesc că ar fi înmormântat la München, nu corespunde realității.

Prezint alăturat două plicuri - întreguri poștale cu dedicație manuală, lansate în România după evenimentele din decembrie 1989 ca omagiu pentru meritele dobândite; primul este de la EFIRO 1998 cu marca poștală de 1050 lei (Edipost cod 094 / 98) circulată poștal în Germania la 26.10.1998 și al doilea Romfilatelia cu marca de 5000 lei (cod 036 / 2005) prevăzut cu autograf la 7.12.2006.

Pentru cei care l-au cunoscut, **doctorul LIVIU NICOLAE CRISTEA** va rămâne mereu prezent într-o vie și durabilă aducere aminte !

prof. Helmut KULHANEK - Germania

Îi vom păstra o profundă recunoștință !

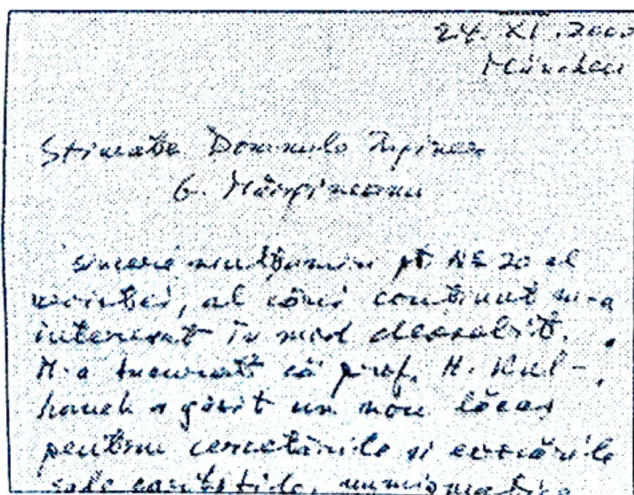
Ne permitem să inserăm câteva gânduri despre cel care plecând dintre noi, ne-a lăsat emoționante amintiri chiar dacă am avut o scurtă corespondență onorantă pentru noi. Sunt alte persoane care pot evoca mai detaliat viața sbuciumată, cu multe momente marcante din activitatea doctorului **LIVIU NICOLAE CRISTEA** ce se odihnește acum pe veci la Londra. Departe de țară cunoștea în amănunt viața filatelică dar și cea socială pe care le-a comentat cu competență la radio „Europa Liberă” și care ne-a impresionat profund în cei

cca 40 de ani cât i-am ascultat emisiunile. Aproape că am putea spune „Radu Pârvan - alias Nicolae Cristea” !

Surprins plăcut dar și emoționat am fost pe la sfârșitul lunii februarie din anul 2000 când am primit o corespondență de la dr. L.N. Cristea (alias Radu Pârvan) cum astfel a semnat, în care scria că are unele numere ale buletinului „Filatelistul Feroviar” trimise însă de colegul de asociație, domnul ing. Călin Marinescu, auzise de publicație de la domnul ing. Cristian Scăiceanu și dorea să-și completeze colecția. Am trimis din numerele ce le mai aveam rezervă și care-i lipseau și apoi am continuat doi ani să expediez aparițiile buletinului asociației. Cu prima corespondență ne-a trimis și articolul „Două ștampile feroviare românești - rarități de prim ordin” pe care l-am publicat în numărul 18 (1 / februarie 2000).

Ne onorează această minimă colaborare dar și aprecierile care le-a făcut cu privire la conținutul publicației. Am relatat această amintire alăturându-mă astfel la ceea ce se spune că dorea să cunoască „tot ce mișcă” în filatelia românească.

O lucrare biografică a acestei marcante personalități ar fi binevenită pentru generațiile viitoare de filатели !



netelei de transport și abs-
tenenței a corespondenței.
Cu colegiale urări de
bucuri și sănătate, cu stima

L.N. Cristea
L.N. CRISTEA
alias Radu Părvan

Regretăm trecerea la cele veșnice a celui care a fost dr. L.N. Cristea – alias Radu Părvan admirându-i activitatea ce constituie model pentru cei pasionați de filatelie, amintindu-ne cu respect !

Ing. Gabriel MĂRGINEANU

Simion Tavitian (03.02.1926 - 07.11.2008)

S-a stins din viață la 7 noiembrie 2008 un mare caracter, de o rară delicatețe și bunătate cu o cinste desăvârșită, distinsul om SIMION TAVITIAN cel ce a fost membru fondator al Asociației Filateliștilor „Tomis” (din 1958), vicepreședinte (1967 – 1971) și președintele ei din anul 1987.

Un factor de echilibru al tuturor membrilor asociației noastre ca urmare a culturii și educației sale alese, o adevărată enciclopedie a spiritualității românești și universale, o personalitate care a legat prietenii și a inițiat activități comune cu numeroase asociații și grupări filatelice din țară și din afara ei, inițiator și organizator a celor mai importante manifestări filatelice conștănțene.

Uneori, la dispariția unui om i se amplifică calitățile însă acum nu este cazul și nu se exagerează cu nimic, domnul SIMION TAVITIAN a fost un model pentru noi toți cu o prezentă optimistă și delicată; niciodată nu a adresat cuiva cuvinte jignitoare, nu a ridicat tonul și nu a ironizat pe careva; orice problemă o rezolva cu calm și logică respectându-i pe cei din jurul său și pe sine însuși.

Pasiunea sa, filatelia, a fost desăvârșită, fără a încerca să obțină vreun beneficiu, întotdeauna achiziționa mărci pentru a-și completa colecțiile și o făcea cu pasiune și cu meticulozitate.

Domnul SIMION TAVITIAN s-a născut la 3 februarie 1926 la Cetatea Albă și a urmat cursurile Liceului „Voievodul Mihai” (1939 – 1943) apoi Facultatea de limbi slave a Univer-

sității București (1952 – 1956) și Academia de Studii Economice București (1965 – 1970). În 1977 a fost atestat cu „Carte de Ziarist” de Comisia de Atestare a Ministerului Educației și Învățământului.

A fost economist la Direcția de Navigație Maritimă Constanța (1952 – 1958), redactor-șef adjunct la „Cuget Liber”, „Dobrogea Nouă” și „Litoral” (fondator; 1958 – 1976) și lector de relații internaționale (1976 – 1989). A publicat 18 volume dintre care amintim: „Dragoste și destin”, „Cronică dobrogeană”, „Dobrogea, țărâmul dintre ape”, „Meridianul Phoenix”, „Armeni dobrogeni în istoria și civilizația românilor”, „Armeni de seamă din România” (3 volume), etc.



Domnul SIMION TAVITIAN a fost membru al Uniunii Ziariștilor din România, membru al Uniunii Internaționale a Ziariștilor, membru de onoare al Federației Filatelice Române, membru în Consiliul Științific al Muzeului de Arheologie Constanța, prorector al Universității Populare Constanța, membru în Consiliul Național al Crucii Roșii, membru al Asociației Filateliștilor Feroviari din România s.a. și a obținut numeroase diplome, distincții, medalii și decorații conferite de Statul Român și Republica Armenia. A fondat și a fost redactor-șef al revistei noastre „Magazin de filatelie, cartofilie și numismatică” din anul 1995, publicând numeroase articole, ținând legături cu toți colaboratorii din țară și din străinătate.

Mai presus de toate domnul SIMION TAVITIAN a fost un OM ce și-a iubit familia

cu o dragoste nemărginită și a ajutat cu afecțiune numeroșii săi prieteni, vizitându-i în momente de cumpănă acasă, în sanatorii sau spitale.

În aceste momente triste membrii Asociației Filateliștilor „Tomis” din Constanța sunt alături de fiica sa, Anaid Tavitian, exprimând condoleanțe pentru această pierdere ireparabilă și aduce un ultim omagiu celui care a fost **SIMION TAVITIAN !**

Dumnezeu să-l odihnească în pace!

**În numele membrilor
Asociației Filateliștilor „Tomis”
Gabriel Octavian NICOLAE,
vicepreședinte
Mihai BOGDAN, vicepreședinte
Valeriu AVRAMESCU**

ACTIVITATEA ASOCIAȚIEI

Congresul Federației Filatelice Române

Pe baza „Convocatorului” publicat în revista „Filatelia” nr. 7 – 8 / 1998 precum și a „Convocatorului” transmis prin poșta electronică în data de 10.10.2008 de către Președintele FFR Leonard Pașcanu și respectiv de către Biroul Executiv al FFR, în data de 25 octombrie s-au deschis lucrările Congresului ordinar al Federației Filatelice Române la care s-au prezentat reprezentanții a 24 de asociații filatelice cu statut de persoană juridică din 33 asociații (membri) afiliate și marea majoritate a membrilor din Comitetul Director și alte organisme ale FFR. O parte din asociațiile filatelice - 15 la număr, au fost considerate excluse din federație deoarece nu au achitat taxa de afiliere mai bine de 2 ani și nu au prezentat dosarul din care să rezulte că este constituită ca persoană juridică. La începutul lucrărilor s-a dat cuvântul reprezentantului Clubului Filatelic „Baricada” din București – Leon Iancovici care a solicitat amânarea desfășurării lucrărilor congresului pe motiv că nu s-au respectat toate procedurile din Statutul FFR privind convocarea și pregătirea unui congres ordinar, în sensul că nu s-a transmis convocatorul la asociații cu materialele care se prezintă la congres cu cele 30 zile înainte de data stabilită și asociațiile nu au putut trimite candidaturile pentru funcțiile din organismele de conducere ale FFR. Supunându-se la vot această intervenție, reprezentanții asociațiilor prezente și cu membrii din organismele de conducere ale FFR care au drept de vot deliberativ statutar, au aprobat ca să se desfășoare lucrările congresului astfel convocat, considerându-se statutar constituit. Ordinea de zi a fost următoarea:

- 1 – Interpelări și motiuni
- 2 – Prezentarea rapoartelor, a bilanțului și a proiectelor de măsuri, buget de venituri și cheltuieli

3 – Prezentarea propunerilor privind modificările de Statut și Regulamente

4 – Discuții

5 – Hotărâri privind materialele și propunerile prezentate

6 – Alegerea președintelui FFR, a secretarului general și a Comitetului Director

7 – Confirmarea președinților comisiilor specializate și a redactorului șef al revistei Filatelia

8 – Aprobarea afilierii definitive a membrilor care au cerut și obținut afilierea provizorie prin Comitetul Director.

Conform statutului asociațiile pot trimite o delegație formată din 2 membri cu un singur vot deliberativ. Din partea AFFR au fost împuterniciți să reprezinte asociația la congres: domnul ing. Mircea Pătrășcoiu – vicepreședinte al asociației și domnul Eduard Marta – membru al comisiei de cenzori a asociației. Pe baza materialelor difuzate celor prezenți la începutul lucrărilor și pe baza celor expuse de membrii din conducerea federației, după discuțiile purtate, vizând și unele aspecte critice sau unele propuneri pentru activitatea viitoare, a fost aprobată activitatea depusă de conducerea actuală între anul 2004 și 2008 și s-a trecut la alegerea noilor membri în funcțiile de conducere ale FFR pe baza candidaturilor care au fost făcute. Alegerile s-au făcut pe baza buletinelor de vot. În urma numărării buletinelor de vot au fost alese următoarele persoane în funcțiile de conducere FFR pentru următorii 4 ani:

- Președinte al F.F.R. – Sorin PANTIȘ – 38 de voturi

- Președinte de Onoare – Leonard PAȘCANU – 38 de voturi

- Secretar general – Sergiu-Marian GĂBUREAC – 38 de voturi

Membri în Comitetul Director:

- Francisc AMBRUȘ – 38 de voturi
- Alexandru-Dan BARTOC – 38 de voturi
- Ioan CATANĂ – 38 de voturi
- Victor IORDACHE – 38 de voturi
- Gabriel-Octavian NICOLAE – 38 de voturi

- Dumitru F. DUMITRU – 38 de voturi
- Marian DUȚĂ – 38 de voturi
- Șerban DRĂGUSANU – 37 de voturi
- Viorel NICOLAU – 37 de voturi
- Vasile FLORKIEVITZ – 35 de voturi
- Traian SERENDAN – 35 de voturi
- Cezar VASILESCU – 34 de voturi
- Andrei POTCOAVĂ – 33 de voturi

Congresul a confirmat președinții Comisiilor de Specialitate și Redactorul-șef al revistei FILATELIA. Acestea sunt următoarele persoane:

- Maximafilie – Vasile DOROS
- Filatelie tematică – Sorin SINGER

- Filatelie tradițională – Emanoil SĂVOIU
- Istorie postală – Călin MARINESCU
- Aerofilatelie – Alexandru-Dan BARTOC
- Astrofilatelie – Ștefan NICOLAU
- Întreguri postale – Adrian MIUȚU
- Open – Teodor GHIATĂ-MELNIC
- Comisia de expertiză – Leonard PAȘCANU

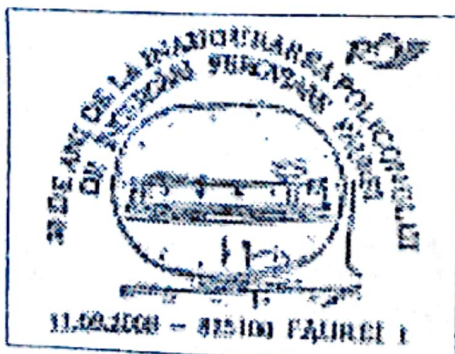
După cum se observă din membrii Asociației Filateliștilor Feroviari din România au fost aleși în organismele FFR ing. Ioan Catană, ing. Călin Marinescu și ing. Mircea Pătrășcoiu.

Consiliul de Conducere AFFR

Realizări filatelice

A – Stampile ocazionale

- 01.09.2008 – Sighetu Marmăției – „125 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată îngustă Sighetu Marmăției – Ocna Șugatag”. Pe amprenta machetată de ing. Lőrincz Tiberiu (Satu Mare) este locomotiva cu abur seria 764.000 de ecartament îngust (schematică). Ștampila s-a aplicat pe plicul ocazional care marchează evenimentul.



- 11.09.2008 – Făurei – „30 de ani de la inaugurarea Poligonului de Încercări Feroviare Făurei”. Pe amprenta machetată de ing. Gabriel Mărgineanu este figurat inelul mare de cale ferată din poligon și în interiorul acestuia o locomotivă electrică (schematică). Ștampila s-a aplicat pe plicul ocazional care marchează evenimentul.

B – Plicuri ocazionale

- plic ocazional color, semiilustrat, cu legenda „125 de ani are linia de cale ferată îngustă Sighet – Ocna Șugatag / 1883 – 1 septembrie – 2008”, având în semiilustrație „Locomotivele cu abur de cale ferată îngustă seria 490 și seria 764 care au circulat pe linia Sighetu Marmăției – Ocna Șugatag între anii 1920 și 1974 la remorcarea trenurilor mixte”. Pe plicul ocazional s-a aplicat ștampila ocazională din 01.09.2008 Sighetu Marmăției (imaginea plicului este redată în articolul din acest număr)

- plic ocazional color, semiilustrat, cu legenda „11 septembrie 1978 / Inaugurarea Poligonului de Încercări Feroviare – Făurei”, având în semiilustrație „Remiza pentru materialul rulant de la Poligonul de Încercări Feroviare – Făurei / foto – Radu Drăgan”. Pe acest plic s-a aplicat ștampila ocazională din 11.09.2008 Făurei (imaginea plicului în articolul din acest număr).

Momente aniversare în anul 2009

Am selectat o serie de date din îndelungata activitate feroviară pentru ca în anul 2008 să poată fi marcate prin piese filatelice, în primul rând cu ștampile și plicuri semiilustrate ocazionale. Având în vedere procedeul de omologare a ștampilelor ocazionale, trebuie să trimitem la Federația Filatelică cu o lună înainte de data aplicării amprenta ștampilei propuse. Apoi membrii cei mai apropiați de sediul direcției regionale de poștă de care aparține oficiul poștal indicat pe ștampilă, să predea ștampila confecționată cu cca 7 zile înainte de data aplicării. Asociația care a inițiat realizarea ștampilei trebuie să se intereseze ca la oficiul de poștă să ajungă aprobarea de aplicare. Am amintit aceste operațiuni care s-au clarificat în cursul anului 2007. Așa cum menționam și în anii precedenți, asociația noastră nu va putea efectua toate ștampilele propuse și vom trata cu asociațiile filatelice din zona unde este localitatea unde se aplică ștampila în vederea realizării acesteia. Invităm membrii asociației să caute eventuali sponsori în Galați, Reșița, Arad, Timișoara, Cluj Napoca, Satu Mare, Brașov, București, Sibiu, Craiova, care să sprijine confecționarea unei ștampile care are un cost modic în raport cu posibilitățile unor societăți. Am enumerat datele în ordinea cronologică a evenimentelor și așteptăm și este de dorit ca să se propună și alte momente de marcat - aniversări ale unor personalități, realizări a unor lucrări de artă deosebite, ateliere, fabrici constructoare sau repara-toare de material rulant, circulația unor trenuri renumite, realizări deosebite de material rulant, etc., în decursul anilor de pe tot cuprinsul țării.

Am prezentat și unele evenimente care au fost marcate anterior considerând că poate nu toți actualii colecționari au piese marcate anterior, sau se aplică ștampila în alte localități, nu în cele anterioare. Să avem în vedere că se anunță un an mai dificil financiar și să nu ne așteptăm la multe realizări.

- 10.02.1909 - 100 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Oravița - Bocșa Montană (Vasiova)
- 25.03.1939 - 70 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Babadag - Tulcea
- 06.04.1899 - 110 ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Comănești - Palanca
- 23.04.2008 - Ziua Feroviarilor
- 27.05.1924 - 75 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Chișinău Criș - Salonta

- 30.05.1984 - 25 de ani de la electrificarea liniei Câmpia Turzii - Cluj Napoca
- 31.05.1984 - 25 de ani de la electrificarea liniei Dej - Cluj Napoca
- 20.06.1954 - 55 de ani de la inaugurarea podului de la Giurgiu - Ruse
- 22.06.1884 - 125 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Adjud - Târgul Ocna
- 06.07.1884 - 125 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Satu Mare - Baia Mare
- 21.07.1939 - 70 de ani de la terminarea probelor cu locomotiva cu abur seria 131.000 Reșița
- 01.08.1874 - 135 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Iași - Ungheni
- 28.08.1894 - 115 ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Sibiu - Cislădie
- 06.09.1874 - 135 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Voiteg (Voiteni) - Bocșa Montană
- 22.09.1959 - 50 de ani de la punerea în serviciu a locomotivei diesel electrice 060 DA 001
- 02.10.1899 - 110 ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Baia Mare - Jibou
- 16.10.1949 - 60 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Făurei - Tecuci
- 28.10.1909 - 100 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Deda - Gheorghieni
- 30.10.1869 - 140 de ani de la inaugurarea depoului de locomotive Itcani
- 31.10.1869 - 140 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată București Filaret - Giurgiu
- 11.11.1989 - 20 de ani de la electrificarea liniei Suceava - Vatra Dornei
- 15.11.1934 - 75 de ani de la punerea la dispoziția CFR a primului lot de automotoare pe 2 osii tip Malaxa
- 01.12.1879 - 130 de ani de la circulația trenurilor pe întregul treseu Ploiești - Predeal
- 01.12.1909 - 100 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Podul Iloaie - Hârlău
- 15.12.1869 - 140 de ani de la inaugurarea atelierelor de reparat material rulant Pașcani
- 21.12.1949 - 60 de ani de la inaugurarea noului depou de locomotive la Brașov
- 23.12.1884 - 125 de ani de la nașterea ing. Niculae Malaxa
- 28.12.1949 - 60 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată Salva - Viseu

Consiliul de Conducere AFFR

COTIZAȚIA AFFR

Consiliu de conducere AFFR a stabilit pentru anul 2009 valoarea cotizației la 16 lei ținând cont de situația economică și financiară din prezent. Rugăm ca cei care au posibilitate să sprijine asociația cu sume pe lângă cotizație, să

ne trimită sub formă de donație. Cotizația se poate achita și în 2 rate

Consiliul de Conducere

CALENDAR

În cursul trimestrului IV al anului, următorii membri AFFR își aniversează ziua de naștere cu care ocazie Consiliul de Conducere al asociației și colectivul de redactare al „Filatelistului Feroviar” le adresează din toată inima „LA MULȚI ANI!”.

- 03.10 – ing. Horia – Dan Mitroiu – Iași
- 07.10 – ing. Ionel Iacob – Iași
- 14.10 – Dorel Țanu – Bacău
- 15.10 – ing. Valeriu Avramescu – Constanța

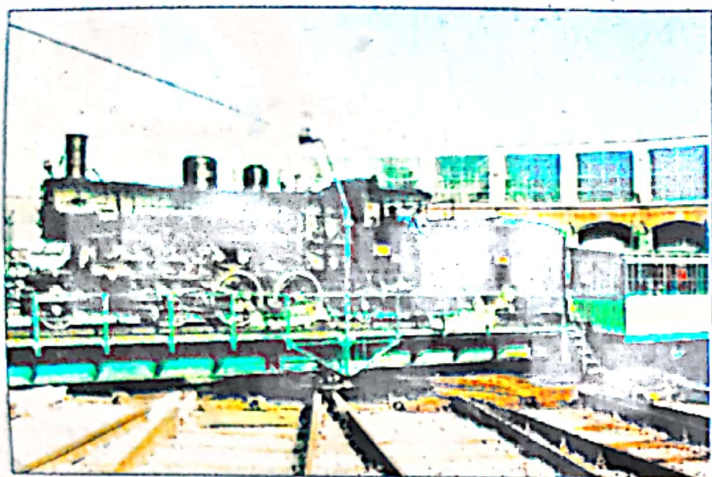


- 03.11 – Pop Alexandru Leonard – Baia Mare
- 04.11 – Milodor Florea – Iași
- 01.12 – ing. Dumitru Grosu – Iași
- 05.12 – ing. Răzvan Radu Popescu – București
- 09.12 – ing. Marcu Gheorghe – Iași
- 09.12 – Iulian Lipovanu – Iași
- 19.12 – Cristian Dabija – Cluj Napoca

- 15.10 – ing. Mircea Dragomir – București
- 16.10 – Mircea Ursac – Canada
- 21.10 – Virgil Cristea – Sibiu
- 22.10 – Dumitru Grumăzescu – Iași
- 30.10 – ing. Marius – Iulian Mihaița – București
- 03.11 – Mihai Burduja – Câmpulung Moldovenesc



LA MULȚI ANI 2009 !



**LOCOMOTIVA CU ABUR SERIA
324.000 MAV - CFR CARE A
CIRCULAT PE LINIA DE CALE
FERATĂ ANIVERSARĂ
FĂGĂRAȘ - BRAȘOV**



VEHICOLE CARE AU STABILIT RECORDURI DE VITEZA



**FOSTA CLĂDIRE A GĂRII BRAȘOV
UNDE S-AU ÎNTÂLNIT
LINIILE DE CALE FERATĂ DE LA
SIGHIȘOARA ȘI DE LA FĂGĂRAȘ**



**Așteptăm corespondența dumneavoastră pentru redactarea buletinelului informativ pe adresa: ing. Gabriel Mărgineanu, str. Străpungere Silvestru nr. 20, bl. T1B, tronson 3, apt. 6, telefon: 0332/802.224 - 700006 Iași
e-mail: margineanugabriel@rdslink.ro**